

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2024



20. Dezember 2024

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA.....	2
1.1. WEIHNACHTSGRUß.....	2
1.2. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD IN 2025.....	3
1.3. DEGA-LÄRMSCHUTZPREIS: ERINNERUNG AN ANTRAGS- UND VORSCHLAGSFRIST	3
1.4. ALD-PANEL „CLUBGERÄUSCHE“	3
1.5. NEUE FASSUNG DER DEGA-RICHTLINIE 103 „SCHALLSCHUTZ IM WOHNUNGSBAU“	4
2. THEMEN	7
2.1. 30 IST DAS NEUE 50	7
2.2. PERSPEKTIVEN FÜR EINEN LEISEREN STRAßENVERKEHR – KOLLOQUIUM DES SÄCHSISCHEN LANDESAMTS FÜR UMWELT, LANDWIRTSCHAFT UND GEOLOGIE LFULG AM 3. DEZEMBER 2024 IN DRESDEN	8
2.3. DIE BEDEUTUNG DES BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZES FÜR DIE MINDERUNG DES ANLAGENLÄRMS	9
2.4. BEACHTEN DEN TAG: 15. DEZEMBER 2024 – EU-BETRIEBSVERBOT LAUTER GÜTERWAGEN AUF LEISEREN EISENBAHNSTRECKEN .	10
2.5. LÄRMAKTIONSPLÄNE DER 4. RUNDE – STADT MÜNCHEN	11
2.6. GESUNDHEITSSCHÄDLICHER VERKEHRLÄRM: DEUTSCHE UMWELTHILFE GEHT RECHTLICH GEGEN 21 STÄDTE VOR	12
2.7. AUS DER ZEIT GEFALLEN: JUNGE UNION WILL FREIE FAHRT FÜR RASER.....	13
2.8. KAUM NOCH LAUTE GÜTERWAGEN AUF DEM DEUTSCHEN SCHIENENNNetz UNTERWEGS	13
2.9. LÄRMRELEVANTE BESCHLÜSSE UND DOKUMENTE DER VERKEHRSMINISTERKONFERENZ VMK AM 09.10.10.2024 IN DUISBURG	15
2.10. WIE SIND DIE ZIELE DER EU FÜR DIE MINDERUNG DES VERKEHRLÄRMS ERREICHBAR?	16
2.11. ERMITTLUNG DER RELATION ZWISCHEN BELÄSTIGUNG UND BELASTUNG DURCH LÄRM VON LUFTWÄRMEPUMPEN UND KLIMAGERÄTEN.....	17
2.12. ZUM ENTWURF EINES GESETZES ZUR STÄRKUNG DER INTEGRIERTEN STADTENTWICKLUNG	18
2.13. 3. ONLINE-KONFERENZ DER KOMMUNALEN INITIATIVE „LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN“ ZUM NEUEN STRAßENVERKEHRSRECHT.....	20
2.14. NACHRICHTEN VOM BUNDESVERBAND GEGEN MOTORRADLÄRM BVGM	22
2.15. ONLINE-PETITION: TEMPO 30 ALS REGELGESCHWINDIGKEIT AUF ALLEN STRAßEN IN BERLIN	22
2.16. SCHWEIZ: VOLKSENTSCHEID GEGEN AUSBAU DER AUTOBAHNEN	22
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	23
3.1. NÄCHTLICHER LÄRM AM BRÜSSELER PLATZ IN KÖLN: BUNDESVERWALTUNGSGERICHT BESTÄTIGT DAS URTEIL DES OBERVERWALTUNGSGERICHTS FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN	23
3.2. HEIDELBERGER ALTSTADT – DER VERWALTUNGSGERICHTSHOF MANNHEIM VERURTEILT DIE STADT HEIDELBERG, DIE SPERRZEITEN DER GASTSTÄTTEN AUSZUDEHNEN	24
3.3. AUSGEWÄHLTE BERICHTe ÜBER LÄRMPROBLEME IN DEN MEDIEN.....	25

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA

1.1. Weihnachtsgruß

Liebe Abonentinnen und Abonnenten des ALD Newsletters,
am Ende dieses Jahres blicken wir wieder auf ein aktives Jahr des ALD zurück.

Auf der DAGA im März dieses Jahres in Hannover wurde die Leitung des ALD neu gewählt. Praktisch zeitgleich mit der Wahl ging der Bescheid des Umweltbundesamtes zur Förderung des ALD für weitere zwei Jahre bis März 2026 ein. Planung und Vorbereitung der Aktivitäten im Zusammenhang mit den im Förderzeitraum zu bearbeitenden Schwerpunktthemen „Stadtleben“ und „Erneuerbare Energien“ durften also nicht lange auf sich warten lassen.

Mit dem Entwurf für eine sogenannte „Kulturschallverordnung“ hatte sich die Szene der Klubbetreibenden für besondere Regelungen zum Schutz vor Lärm von Musikclubs stark gemacht. In einem Expertengespräch und einem Panel im Rahmen des Schwerpunktthemas „Stadtleben“ setzte sich der ALD mit Fachpersonen aus Bundes- und Länderbehörden, kommunalen Verwaltungen, der Clubszene und Fachleuten auf den Gebieten Lärmwirkungen und Sozialwissenschaften dazu auseinander. Die Aufzeichnung des Panels und die zusammenfassende Auswertung der Gespräche wird der ALD Anfang kommenden Jahres auf seiner Webseite veröffentlichen.

Der Referentenentwurf des BMUV zur Änderung der TA Lärm mit der darin enthaltenen sogenannten „Experimentierklausel“, die das bislang geltende und bewährte Paradigma des Außenbezugs der Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte aufweicht, hat uns zu einer kritischen Stellungnahme gegenüber dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz veranlasst. Auch die Bestrebungen auf Bundesebene zur Einführung eines „Gebäudetyps E“, der das Bauen erleichtern und Baukosten senken soll, zielt auf die Absenkung der bislang geltenden Maßstäbe für den Schallschutz im Hochbau und lässt den ALD aktiv werden.

Nächstes Jahr werden wir eine Synopse zum Schwerpunktthema „Stadtleben und Schutz vor Lärm“ erstellen und die Aktivitäten zum Thema „Schutz vor Lärm bei den Erneuerbaren Energien“ entwickeln. Die Implementierung erneuerbarer Energien im Zuge der Energiewende kann den Schutz vor Lärm vor neue und bisweilen unerwartete, aber lösbare Herausforderungen stellen. Der ALD wird die Sachverhalte aufbereiten, zusammenfassen und aktuelle Entwicklungen in einer Expertenrunde diskutieren. In Form von „Steckbriefen“ für jede Form der Erneuerbaren Energien werden wir die aktuellen Erkenntnisse zum Schutz vor Lärm darstellen.

Der ALD-Newsletter erfreut sich nach wie vor einer wachsenden Zahl von Abonentinnen und Abonnenten. Die vielen positiven Rückmeldungen stärken uns darin, mit dem Newsletter weiterhin regelmäßig und umfassend über neue Erkenntnisse und Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Schutz vor Lärm zu berichten. Unser besonderer Dank geht dabei an Michael Jäcker-Cüppers, der den Newsletter mit Akribie, Übersicht und zeitlichem Aufwand in dieser Form erst möglich macht. Die fundierten Beiträge zum Newsletter nehmen mittlerweile auch breiten Raum in der Zeitschrift Lärmbekämpfung ein und finden dort praktisch eine zweite Plattform zur Information interessierter Kreise über aktuelle Veröffentlichungen, gerichtliche Entscheidungen, Berichte über Aktivitäten in den Ländern und Kommunen, technisch-physikalisch Entwicklungen, normative Regelungen und vieles mehr zum Schutz gegen Lärm.

Nicht zuletzt geht auch ein großer Dank an Frau Baumer in der Geschäftsstelle der DEGA, die den ALD wie immer mit Umsicht und großer Zuverlässigkeit administrativ am Laufen hält.

Wir wünschen allen unseren Abonentinnen und Abonnenten ein frohes Weihnachtsfest, ruhige und erholsame Tage zwischen den Jahren und einen schwungvollen Rutsch ins Neue Jahr mit viel Zuversicht, Glück und Gesundheit in 2025.

ALD-Leitung

1.2. Mitgliederversammlung des ALD in 2025

Üblicher- und sinnvollerweise findet die Mitgliederversammlung des ALD immer während der DAGA statt. Im kommenden Jahr wird die DAGA jedoch wieder einmal im Ausland stattfinden. Um den ALD-Mitgliedern, die nicht an der DAGA teilnehmen werden, eine Reise nach Kopenhagen zu ersparen, wird die Mitgliederversammlung deshalb zu einem anderen Termin im Frühjahr 2025 in Deutschland stattfinden. Die Mitgliederversammlung wird an eine Veranstaltung des ALD gekoppelt sein, an der voraussichtlich auch der Lärmschutzpreis der DEGA vergeben werden wird.

1.3. DEGA-Lärmschutzpreis: Erinnerung an Antrags- und Vorschlagsfrist

Im Akustik-Journal 03/24 der DEGA vom Oktober 2024 und auf der Webseite der DEGA (<https://www.dega-akustik.de/dega-laermschutzpreis>) ist erstmals seit 2022 wieder der DEGA-Lärmschutzpreis für innovative Lösungen zum Schutz vor Lärm im verkehrlichen und städtebaulichen Kontext ausgeschrieben. Neu ist, dass nun auch Einzelpersonen geehrt werden können, die sich um solche Maßnahmen und Konzepte verdient gemacht haben.

Es sei an dieser Stelle nochmals an die Frist erinnert. Die Einreichung von Vorschlägen bzw. Bewerbungen kann bis spätestens **28. Januar 2025** an die DEGA Geschäftsstelle (ebaumer@dega-akustik.de) erfolgen.

1.4. ALD-Panel „Clubgeräusche“

Am **6. Dezember 2024** hat der ALD in Hamburg ein weiteres ALD-Panel aufgezeichnet.

Unter der Moderation von Margit Bonacker (konsalt GmbH, Hamburg) diskutierten Thore Debor (Clubkombinat Hamburg e. V.), Dr. Regina Heinecke-Schmitt (Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft), Lisa Marie Tubies (Nachtbürgermeisterin der Stadt Münster) und Stefan Mundt (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Hamburg) über „Clubgeräusche“ (im Bild v.l.n.r.).



Das Video des ALD-Panels „Clubgeräusche“ wird Ende Januar / Anfang Februar auf der Website des ALD für alle Interessierten zur Verfügung gestellt.

1.5. Neue Fassung der DEGA-Richtlinie 103 „Schallschutz im Wohnungsbau“

Die deutsche Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA e.V.) hat im März 2009 die DEGA-Empfehlung 103 „Schallschutz im Wohnungsbau – Schallschutzausweis“ veröffentlicht. Die Empfehlung wurde vom Fachausschuss Bau- und Raumakustik zwischenzeitlich zum zweiten Mal überarbeitet und im September 2024 als DEGA-Richtlinie 103 veröffentlicht. Inhaltlich wurden kleinere Korrekturen vorgenommen, die Richtlinie wurde redaktionell überarbeitet und in zwei Teile (Teil 1: Schallschutzklassen mit Anforderungen, Teil 2: Schallschutzausweis) aufgeteilt. An den bewährten mehrstufigen, auch für den Laien transparenten Schallschutzklassen, den Kenngrößen und dem Punktesystem zur Bewertung des Schallschutzes wurden keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen.



Konzept:

Die beiden wesentlichen Zielsetzungen der DEGA-Richtlinie 103 sind:

- Mehrstufiges System zur differenzierten Planung und Kennzeichnung des baulichen Schallschutzes zwischen Raumsituationen unabhängig von der Art des Gebäudes,
- Punktesystem auf dieser Basis zur einfachen Kennzeichnung des Schallschutzes von Wohneinheiten.

Das in der DEGA-Richtlinie 103 beschriebene mehrstufige Anforderungssystem ist für eine klare Differenzierung und Bewertung der schalltechnischen Qualität von Gebäuden sinnvoll und notwendig. Das System hat sich bewährt und wurde vielfach angewendet. Es ist auf die üblichen Bauweisen und mit den aktuellen bauaufsichtlich eingeführten Mindestanforderungen nach DIN 4109 abgestimmt. Die Einteilung in insgesamt sieben Stufen ermöglicht eine differenzierte und praxisgerechte Einstufung sowohl für Neubauten als auch für den Altbaubestand. Die DEGA-Richtlinie stellt keine Konkurrenz oder gar einen Ersatz für die DIN 4109 dar, sondern hat als Ziel die transparente Darstellung und Bewertung des Schallschutzes in Wohneinheiten. Deshalb wird auch bewusst statt der Einteilung in Gebäudetypen Bezug auf Wohneinheiten genommen, weil nur so eine sinnvolle und transparente Abstufung erkennbar und bewertbar ist.

Neben freistehenden Einfamilienhäusern waren in den vergangenen Jahrzehnten die Wohnformen in Deutschland weitgehend Wohnungen in Mehrfamilienhäusern einerseits und Reihenhäuser bzw. Doppelhaushälften andererseits. Aufgrund der meist zweischalig ausgeführten Haustrennwände war der Schallschutz zwischen Reihenhäusern und Doppelhaushälften deutlich höher als in Mehrfamilienhäusern. Diese historisch gewachsenen Wohnformen und die Regelung der schalltechnischen Anforderungen in den Normen und Richtlinien haben viele Jahrzehnte lang Anwendung gefunden. Die Bedürfnisse und Erwartungen der Menschen ändern sich jedoch, und so ist ein Wandel bei den bevorzugten Wohnformen festzustellen. Dies liegt zum einen an der starken Zunahme von Single-Haushalten und zum anderen an den veränderten wirtschaftlichen Möglichkeiten von Familien, die sich eigenen Wohnraum schaffen möchten. Dadurch haben sich Mischbauweisen in unterschiedlichsten Varianten entwickelt. Allen Varianten gemeinsam ist die Mischung von „klassischen“, in der Regel eingeschossigen Wohneinheiten und mehrgeschossigen, sich meist über zwei bis vier Ebenen erstreckenden, reihenhausähnlichen Wohneinheiten. Hierbei beschreibt der Begriff „Wohneinheit“ die tatsächliche Grundrissgestaltung und Nutzung besser und löst die traditionellen Bezeichnungen „Wohnung“, „Reihenhaus“ und „Doppelhaus“ ab.

Aus der Sicht des Schallschutzes muss die Grundlage des Anforderungsniveaus nicht die planerische und bauliche Art des Gebäudes oder die Grundrissgestaltung, sondern der Schutz der Bewohner sein. Durch einen Verzicht auf die Unterscheidung zwischen den Bauformen

„Wohnungen“ und „Reihenhäusern“ wird die Möglichkeit geschaffen, den Wohnraum in seiner schalltechnischen Qualität losgelöst von der Art des Gebäudes und der Grundrissgestaltung zu beurteilen. In vielen europäischen Ländern wird bereits seit Jahren nicht zwischen Wohnungen (mehrgeschossige Gebäude) und Doppel- /Reihenhäusern unterschieden.

Erhöhter Schallschutz:

Der bauliche Schallschutz hat in Deutschland eine lange Tradition. Die erste Norm, in welcher die Höhe des baurechtlich geforderten Schallschutzes niedergelegt wurde, ist das Normblatt DIN 4110, erschienen 1938. Eine erste Fassung des auch heute maßgeblichen Normblattes DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ wurde 1944 veröffentlicht. Diese grundlegenden Arbeiten sind bis heute Basis des baulichen Schallschutzes in Deutschland und waren auch Vorbild für vergleichbare Normen und Regelwerke des benachbarten Auslandes.

Wie im Vorwort bzw. in der Einleitung der DIN 4109 auch in ihrer aktuellen Fassung aus dem Jahr 2018 erläutert, wurde der dort festgeschriebene Mindestschallschutz immer zur Verhinderung unzumutbarer Geräuschbelästigung bei normalem Wohnverhalten gesehen. Dies ist im Sinne heutiger Nutzeransprüche, des Nutzerverhaltens und der Lebensweise häufig nicht ausreichend. Der Schutz vor Geräuschen kann seit langem zumindest in einigen Bereichen nahezu kostenneutral deutlich besser ausgeführt werden.

Um den Forderungen der Planer und Nutzer nachzukommen, die mehr als nur den Mindestschallschutz wünschen, wurden bereits in der Fassung der DIN 4109 von 1962 Empfehlungen für den erhöhten Schallschutz mit angegeben. Auch in der Fassung aus dem Jahr 1989 findet man im Beiblatt 2 Empfehlungen für den erhöhten Schallschutz. Die dortigen Werte sind jedoch so stark von Kompromissen geprägt, dass sich die Empfehlungen des erhöhten Schallschutzes von den Anforderungen nach DIN 4109 teilweise nur geringfügig unterscheiden und damit keine subjektiv signifikante Verbesserung gegeben ist.

Durch die sinnvolle und praxisgerechte Abstufung der Schallschutzklassen in der DEGA-Richtlinie 103 und mit Hilfe der darin enthaltenen, auch für Laien verständlichen verbalen Beschreibungen kann erhöhter Schallschutz eingeschätzt und gezielt vereinbart werden.

Schallschutzausweis:

Die Beschreibung des Kriterienkataloges und Erläuterung des Schallschutzausweises ist in dem Teil 2 der DEGA-Richtlinie 103 enthalten, der im September 2024 als Entwurf erschienen ist.

Die üblichen Kennwerte des Schallschutzes sind leider für Planer und Nutzer sehr schlecht verständlich und nachzuvollziehen. Die Frage, wie sich komplexe technische Sachverhalte insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von Produkten für den Anwender / Nutzer / Verbraucher einfach darstellen und kennzeichnen lassen, ist nicht nur auf den Schallschutz beschränkt, sondern erstreckt sich auch auf andere technische Sachgebiete.

Auf dem Gebiet der Energieeinsparung ist es mit der Kennzeichnung bei Elektrogeräten und mit dem Energieausweis für Gebäude auf einfache Art und Weise gelungen, für den Verbraucher mehr Transparenz zu schaffen. Der Verbraucher kann ohne tiefere Fachkenntnis Qualitätsvergleiche durchführen und mündig Kaufentscheidungen treffen.

Im Bereich des baulichen Schallschutzes war diese Art der Transparenz und Aufklärung bisher nicht gegeben. Bauakustische Fachleute haben mit der DIN 4109, dem Beiblatt 2 oder dem Teil 5 der DIN 4109 und der VDI 4100 Hilfsmittel zur Planung und Auslegung von verschiedenen Schallschutzniveaus zur Hand. Insbesondere die VDI 4100 konnte sich in den vergangenen Jahren leider nicht etablieren. Außerhalb dieser begrenzten Gruppe, insbesondere bei Verbrauchern, fehlt die Kenntnis über Möglichkeiten und Chancen des baulichen Schallschutzes mit der Konsequenz, dass es bei Mängeln in vielen Fällen wegen fehlender Transparenz und Sachkenntnis nicht bis zur Beschwerde bzw. gerichtlichen Auseinandersetzung kommt. Transparenz ist mit der DEGA-Richtlinie 103 durch ein von der Gebäudeart unabhängiges Anforderungs- und Bewertungssystem seit der ersten Ausgabe aus dem Jahr 2009 möglich.

Das Bewertungssystem der DEGA-Richtlinie 103, Teil 2 beinhaltet die Beurteilung von Standort und Außenlärm sowie den baulichen Schallschutz sowohl zwischen fremden Wohneinheiten als auch im eigenen Wohnbereich.

Im September sind der Teil 1 der DEGA-Richtlinie 103 als überarbeitete Fassung und der Teil 2 als Entwurf erschienen. Die DEGA-Richtlinie ist über das Internet als Download (<https://www.dega-akustik.de/richtlinie-103-1>) oder die DEGA-Geschäftsstelle erhältlich.

Christian Burkhart
DEGA-Fachausschuss Bau- und Raumakustik

DEGA		Schallschutzausweis	
Antragsteller:	Projektentwicklung XY Immobilien GmbH Projektentwicklungsstraße 1 12345 Projektentwicklungsort	Gebäude:	Wohnprojekt XY Haus 1 Wohnstraße 1 54321 Wohnort
		Bezeichnung der Wohneinheit:	Wohnung 1.1
Standort und Außenlärmsituation			
Punktzahl			Klasse
52 von mind. 45 in Klasse A	Ruhiges Wohngebiet.		A
Klasse			
Punktzahl	Ausführungsqualität teilweise durch Messungen überprüft (siehe detaillierten Schallschutzausweis)	ja <input checked="" type="checkbox"/> X nein <input type="checkbox"/>	Klasse
	Gesamtklasse von allen Kriterien eingehalten	ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> X	
227 von mind. 145 in Klasse C			C
Bauübliche Einordnung			
Bewertung	Wohneinheit mit gutem Schallschutz, in der die Bewohner bei üblichem rücksichtsvollen Wohnverhalten im allgemeinen Ruhe finden und die Vertraulichkeit gewahrt bleibt.		
Gebäudetyp	Mehrfamilienhaus		
Baujahr des Gebäudes	2024		
Anzahl der Wohneinheiten	5		
Bezeichnung der Wohneinheit	Wohnung 1.1		
Geschoss	1. OG		
Aussteller:	Akustikbüro XY Akustiker GbR Akustikallee 1 54321 Akustikstadt		
Datum:	18.09.2024	Gültig bis:	18.09.2034
Unterschrift:			
Copyright © 2024 Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA) Alte Jakobstraße 88, 10179 Berlin, www.dega-akustik.de			

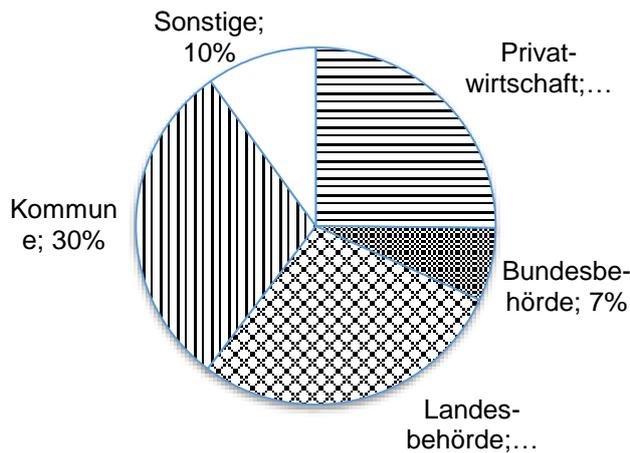
Abb. 1.1: Beispiel für einen Schallschutzausweis

2. THEMEN

2.1. 30 ist das neue 50

Am 26. und 27. September 2024 fand in Hamburg die LÄRMKONTOR-Jahrestagung unter dem Motto „30 ist das neue 50 – zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Lärm“ statt.

Die Tagung wendete sich an Kolleginnen und Kollegen der verschiedenen Verwaltungsebenen, Planungs- und Gutachterbüros insbesondere aus den Bereichen Schutz vor Lärm, Lärmaktionsplanung sowie Stadt- und Verkehrsplanung. Insgesamt besuchten mehr als 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Veranstaltung:



Zu Beginn der Tagung warf Michael Jäcker-Cüppers (Arbeitsring Lärm der DEGA) einen Blick zurück auf die Verkehrslärmbekämpfung der letzten 50 Jahre. Die Deutsche Umwelthilfe DUH machte anschließend die Rechnung „30 innerorts + 80 außerorts + 100 auf Autobahnen = weniger Lärm!“, bevor Dr. Wolfram Bartolomaeus (Bundesanstalt für Straßenwesen) über die Schwierigkeit „Lärmarme Straßenbeläge für niedrige Geschwindigkeiten“ messtechnisch zu bewerten vortrug. Die recht komplexe Frage nach den „Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h“ hat Sebastian Eggers (LÄRMKONTOR GmbH) in komprimierter Form beantwortet. In seinem Vortrag bewertete Dr. Udo Weese (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) den „Kooperationserlass – der Weg Baden-Württembergs zu niedrigeren Geschwindigkeiten“ als ein Erfolgsmodell.

Der erste Tag endete mit der Frage „Sorgt eine Regelgeschwindigkeit 30 für mehr Umweltgerechtigkeit?“, die Univ.-Prof.‘in Dr. med. Claudia Hornberg (Vorsitzende des Sachverständigenrats für Umweltfragen) in beeindruckender Weise beantwortete.

Der zweite Tag begann mit den „Hydra – Erfahrungen mit dem „Lärm-Blitzer“ in Berlin“ und Claudia Popp, die ihre erkrankte Kollegin Maike Diechmann (beide Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) souverän vertrat. Wie Baden-Württemberg den Weg „Schritt für Schritt zur Vision Zero“ zu gehen beabsichtigt, berichtete Christopher Stange (Verkehrsministerium Baden-Württemberg). Dem folgte Mirco Bachmeier (LÄRMKONTOR GmbH), indem er die „Lärmmin-derungspotenziale in Deutschland im Rahmen des ‚Zero pollution action plan‘“ erläuterte.

Den Abschlussblock leitete Antje Janßen (LK Argus Kassel GmbH) mit der „Bedeutung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Lärmaktionsplanung“ ein. Welche „Rechtliche(n) Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30“ bestehen, brachte Prof. Dr. Dominik Kupfer (W2K Rechtsanwälte Partnerschaft mbB) den Teilnehmenden in überzeugender Weise nahe. Den letzten Beitrag lieferte Urs Walker (Bundesamt für Umwelt, Bern) mit „Die Ruhe zieht das Leben an – das Rezept der Schweiz für den Schutz vor Lärm“.

2.2. Perspektiven für einen leiseren Straßenverkehr – Kolloquium des sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie LfULG am 3. Dezember 2024 in Dresden

Zum Kolloquium hatten sich etwa 100 Personen angemeldet, ein Viertel von ihnen kam aus den sächsischen Gemeinden. Das Kolloquium wurde mit der Ausnahme eines Vortrags in Präsenz durchgeführt und bot reichlich Zeit für den wichtigen Austausch und die Vernetzung der Teilnehmenden. Das Programm umfasste mit 10 Beiträgen das gesamte Spektrum der Themen zum Straßenverkehrslärm. Der Vortrag von Herrn Dienberg ist ausgefallen, zu dieser Thematik verweisen wir auf den Bericht zur Online-Konferenz der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" (siehe Beitrag 2.13) in diesem Newsletter.

Programm:

- Dr. Regina Heinecke-Schmitt, Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
Begrüßung und Einführung
- Dr. Melanie Schubert, Technische Universität Dresden
Lärm und Psyche
- Dr. Lars Schade, Umweltbundesamt
Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen – Quo Vadis?
- André Hinträger, Bayrisches Landesamt für Umwelt
Geräuschmindernde Fahrbahnbeläge – eine Standortbestimmung
- Prof. Dr.-Ing. Jörn Hübelt, Akustikforschung Dresden GmbH und Hochschule Mittweida
Potenzial und tatsächliche Wirksamkeit von Lärmschutzwänden
- Maike Diechmann, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin
Ergebnisse und Erfahrungen bei der Erprobung eines Lärmblitzers
- Jochen Richard, Planungsbüro Richter-Richard Aachen
Lärmaktionsplanung in kleinen und mittelgroßen Kommunen – EU-Pflicht oder Chance zur Entwicklung? (online)
- Thomas Dienberg, Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig, Sprecher der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"
Tempo 30 als Baustein für eine lebenswerte Innenstadt
- Alexander Dickschen, Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Erkenntnisse aus vergleichenden Lärmberechnungen (europäische vs. nationale Methoden)
- Dr. Alexander Rammert, STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
Perspektiven einer zukunftsfähigen Mobilität

Die freigegebenen Präsentationen sind zusammen mit einer Zusammenfassung der Tagungsergebnisse unter dem folgenden Link bereitgestellt: <https://sidas11.extranet.sachsen.de/public/download-shares/qGIN2XrW6xbBGH5rAe2vWJ32mBhrFZGI>.

Besonders hinweisen möchten wir auf den Vortrag von Dr. Schade, in dem erste Ergebnisse zu den aktuellen Geräuschemissionsmessungen von Kfz im realen Verkehr vorgestellt werden. Damit steht eine Zeitreihe über fast 50 Jahre bereit. Sie zeigt ein gemischtes Bild: Während die Lkw-Emissionen bei konstanter Geschwindigkeit von 50 km/h um beträchtliche 10 dB(A) zurückgegangen sind, ist es bei den Pkw nur eine Minderung von 2 dB(A). Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens werden in Kürze publiziert.

Für die laufende Lärmaktionsplanung der 4. Runde sollten die Empfehlungen von J. Richard beherzigt werden:

- „Lärmaktionspläne sind keine lästige Pflichtaufgabe;
 - Lärmaktionspläne "verbrennen" kein Geld, sondern sind ein Investment;
 - Lärmaktionspläne erfordern zur effektiven Umsetzung einen integrierten Managementansatz;
 - Lärmaktionspläne werten die Qualität einer Gemeinde als Wohnstandort auf.
- **Lärmaktionspläne sind eine Chance für die Gemeindeentwicklung!**

2.3. Die Bedeutung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die Minderung des Anlagenlärms

Nachdem im letzten Newsletter (siehe Newsletter 3/2024 unter 2.8) das fünfzigjährige Bestehen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gewürdigt und auf dessen Bedeutung für die Minderung von Verkehrslärm von Straße und Schiene ausführlich eingegangen wurde, soll an dieser Stelle die Bedeutung des Gesetzes für die Minderung von Anlagenlärm in den Blick genommen werden.

Entscheidend ist in dem Zusammenhang, dass § 66 Abs. 1 BImSchG die Fortgeltung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 16. Juli 1968 regelte, die nach der Gewerbeordnung erlassen worden war. Allerdings brachte die unveränderte Fortgeltung Probleme mit sich, weil diese Fassung der TA Lärm bei der Bewertung der Geräuscheinwirkung von der emittierenden Anlage ausging und die Einwirkung der anderen auf den Immissionsort einwirkenden Geräuschquellen ausblendete. Zudem enthielt sie lediglich die Grundsätze für die Prüfung von Genehmigungsanträgen und für nachträgliche Anordnungen, was nicht dem Geltungsbereich des BImSchG mit seinem umfassenden Anlagenbegriff entsprach.

Dennoch dauerte es bis zum Jahr 1998 ehe diese Defizite zumindest zum Teil aufgehoben werden konnten. Die überfällige Einbeziehung von Regelungen für die nicht nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen bedeutete einen großen Schritt nach vorne. Doch durch die Ausnahme für eine Reihe von Anlagen vom Anwendungsbereich der TA Lärm verbleiben Unsicherheiten. So ist die Frage zu klären, wie die Beurteilung der Anlagen erfolgen muss, für die die Pflichten der Betreiber nichtgenehmigungsbedürftiger Anlagen nach BImSchG gelten, deren Konkretisierung durch eine Verordnung oder Verwaltungsvorschrift aber fehlt. Hinzu kommt, dass der Akzeptorbezug aus rechtssystematischen Gründen die Anlagen im Anwendungsbereich der TA Lärm umfasst und damit die anderen Anlagen außen vor lässt, die außerdem zum Geltungsbereich des BImSchG gehören. In welcher Weise eine Fortentwicklung der akzeptorbezogenen Beurteilung der Geräuschbelastung möglich ist, hängt unmittelbar mit der Lösung des Problems einer Gesamtlärbetrachtung zusammen.

Die Ausnahmen vom Anwendungsbereich der TA Lärm lassen sich für den Sport- und den Bau- lärm durch die Entwicklung des Rechts zum Schutz vor Lärm erklären. Für beide Arten von Geräuschquellen bestanden schon Regelungen vor Erlass der aktuellen TA Lärm. Sie unterscheiden sich von den Regelungen in der TA Lärm durch die auf die jeweilige Anlagenart spezifizierte Vorgehensweise bei der Ermittlung der Geräuschbelastung und bei den Beurteilungsmaßstäben. Die Unterschiede sind begründet durch die Besonderheiten der jeweiligen Anlagenart. Sie stehen deshalb auf absehbare Zeit einer Aufnahme in den Anwendungsbereich der TA Lärm entgegen, weil sich keine tragfähige Antwort auf die Frage abzeichnet, wie in einem solchen Fall die Ermittlung der Geräuschbelastung und wie der Beurteilungsmaßstab ohne Abstriche beim Schutz vor Lärm oder Einschränkungen für die Anlagenbetreiber zu gestalten ist. Hinzu kommt der Aspekt, dass so eine Regelung vollzugstauglich sein muss.

Seit Inkrafttreten der aktuellen TA Lärm haben sich Veränderungen bei den zu beurteilenden Anlagen, bei den fachlichen Grundlagen und im Städtebau vollzogen. So spielten insbesondere Windenergieanlagen und Luft-Wärme-Pumpen bei der Konzeption der TA Lärm keine Rolle. Es verwundert daher bei Windenergieanlagen nicht, dass bei der Anwendung der TA Lärm deren Verweis auf die DIN ISO 9613-2 für die Schallausbreitung ins Leere läuft, weil diese Norm die Schallausbreitung hochliegender Quellen nicht erfasst. Bei den Luft-Wärme-Pumpen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen stellt sich das Problem, ob bereits die erste derartige Anlage den Immissionsrichtwert am maßgeblichen Immissionsort vollständig ausschöpfen darf und dadurch für weitere Luft-Wärme-Pumpen in der Nachbarschaft aus akustischer Sicht kein Platz mehr wäre. Für diesen Fall bietet die TA Lärm keine Lösung an.

Um dem Vollzug Erkenntnisquellen an die Hand zu geben, wurden durch die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) mehrere Hinweise und Leitfäden zum Schließen der Lücken erarbeitet, wie

- die Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windkraftanlagen,
- der Leitfaden für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm beim Betrieb von stationären Geräten in Gebieten, die dem Wohnen dienen,
- der Leitfaden für die Genehmigung von Standortschießanlagen,
- die LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm.

Für Freizeitanlagen und Freiluftgaststätten kann auf die LAI-Freizeitlärm-Richtlinie zurückgegriffen werden. Diese Hinweise und Leitfäden sind als Veröffentlichungen der LAI zugänglich unter <https://www.lai-immissionsschutz.de/Veroeffentlichungen-67.html>.

Die Zuordnung von Immissionsrichtwerten zu den Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung ist solange eindeutig, wie keine neuen Gebietskategorien im Baurecht etabliert werden. Mit der Einführung des Urbanen Gebietes mussten auch für dieses Immissionsrichtwerte festgelegt werden, was die Möglichkeit eröffnete, das Niveau des Schutzes vor Lärm gegenüber den Anforderungen bei Kern-, Dorf- und Mischgebieten zu schwächen. Die Bundesregierung begründete das in folgender Weise (BR-Drs. 708/16): *„Die Festsetzung urbaner Gebiete soll es den Kommunen ermöglichen, das Bauen in stark verdichteten städtischen Gebieten zu erleichtern. Ziel ist es, zu einer „nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege“ beizutragen. Hierzu ist auch eine höhere Bebauungsdichte vorgesehen. Um insbesondere in innerstädtischen Lagen die Grundlagen für eine stärkere Verdichtung und Nutzungsmischung zu schaffen und um die Errichtung von Wohnraum in diesen Lagen zu fördern, soll der Immissionsrichtwert für urbane Gebiete auf 63 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts festgesetzt werden.“* Der Bundesrat lehnte den vorgeschlagenen Immissionsrichtwert von 48 dB(A) nachts ab, weil er unvereinbar mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Gesundheitsschutz ist. Im Beschluss des Bundesrates heißt es weiter: *„Das bestehende Rechtssystem sieht zudem für Mischgebiete als lauteste Gebiete, in denen dauerhaft und von jedermann gewohnt werden darf, einen Höchstwert von 45 dB(A) in der Nacht vor. Dieser Wert wird von der einschlägigen Fachliteratur als Effektgrenze definiert, ab welcher negative gesundheitliche Einflüsse nicht mehr auszuschließen sind.“*

In der Stellungnahme zum Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm legte der ALD seine ablehnende Position zur Experimentierklausel und zu den Immissionsrichtwerten für das Dörfliche Wohngebiet (§ 5a Baunutzungsverordnung) dar. Nach Auffassung des ALD ist wegen der überwiegenden Wohnnutzung für Dörfliche Wohngebiete die Übernahme der Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete geboten, um ein Mindestmaß des Schutzes vor Lärm als Teil des Gesundheitsschutzes zu gewährleisten.

Der ALD erwartet wegen der anstehenden Bundestagswahl mit Erleichterung eine Atempause bei der Diskussion um die Einfügung einer Experimentierklausel in die TA Lärm. Diese Pause bietet die Chance, zu prüfen, ob beispielsweise durch einen stärkeren Fokus auf die Durchsetzung des Standes der Lärminderungstechnik das Ziel erreichbar ist, das neue Zusammenleben in der Stadt zu erleichtern.

2.4. Beachte den Tag: 15. Dezember 2024 – EU-Betriebsverbot lauter Güterwagen auf leiseren Eisenbahnstrecken

Ab diesem Tag gilt das grundsätzliche EU-weite Betriebsverbot für laute (d.h. graugussklotzgebremste GG) Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz. Es ersetzt das noch bestehende Verbot nach dem nationalen Schienenlärmschutzgesetz, das maßgeblich zur Elimination der lauten, graugussklotzgebremsten Güterwagen in Deutschland beigetragen hat. Faktisch ändert sich daher für das deutsche Netz wenig, aber der Tag – in anderen EU-Ländern womöglich etwas abweichend vom 15.12.2024 – kennzeichnet einen bedeutenden **Paradigmenwechsel** in der europäischen Politik zum Schutz vor Lärm: Erstmals wird europaweit der Bestandsschutz für laute Fahrzeuge des landgebundenen Verkehrs aufgehoben. Man könnte sich weitere Anwendungsbeispiele vorstellen!

Dass damit die Geräuschbelastung bei der Vorbeifahrt von Güterzügen sinkt, ist aber nicht immer gewährleistet. So zeigt beispielsweise eine aktuelle Güterzugvorbeifahrt ($v = 91 \text{ km/h}$) an der Messstelle Andernach des bundesweiten Lärm-Monitorings am 10.12.2024, 13:20:15 Uhr einen Pegelverlauf, der fast über die gesamte Vorbeifahrtzeit 90 dB(A) übersteigt, mit einem Maximalpegel von $93,4 \text{ dB(A)}$ (siehe Abbildung 2.1). Der auf 80 km/h normierte Transit Exposure Level TEL80 (gemittelter Pegel inklusive der An- und Abstiegsflanken) beträgt $87,9 \text{ dB(A)}$, damit knapp 2 dB(A) über der Schwelle, die das Eisenbahn-Bundesamt zur Unterscheidung von lauten und leisen Güterwagen benutzt. Geht man davon aus, dass – wie in diesem Newsletter berichtet (siehe Beitrag 2.8, Jahresbericht) – nur noch $0,03 \%$ der Wagen in Deutschland mit Graugussklötzen unterwegs sind, dann muss die relevante Pegelerhöhung durch schlechte Wagen- oder Schienenqualität verursacht sein (in diesem Fall eher durch schlecht gewartete Wagen, da die leisesten Güterzüge in Andernach auf einen TEL80 von knapp über 75 dB(A) kommen). Der ALD hat schon des Öfteren darauf verwiesen, dass die Wartung der Fahrzeuge und der Schienen unbedingt verbessert werden muss, um das volle Minderungspotenzial durch das Betriebsverbot der GG-Güterwagen zu nutzen.

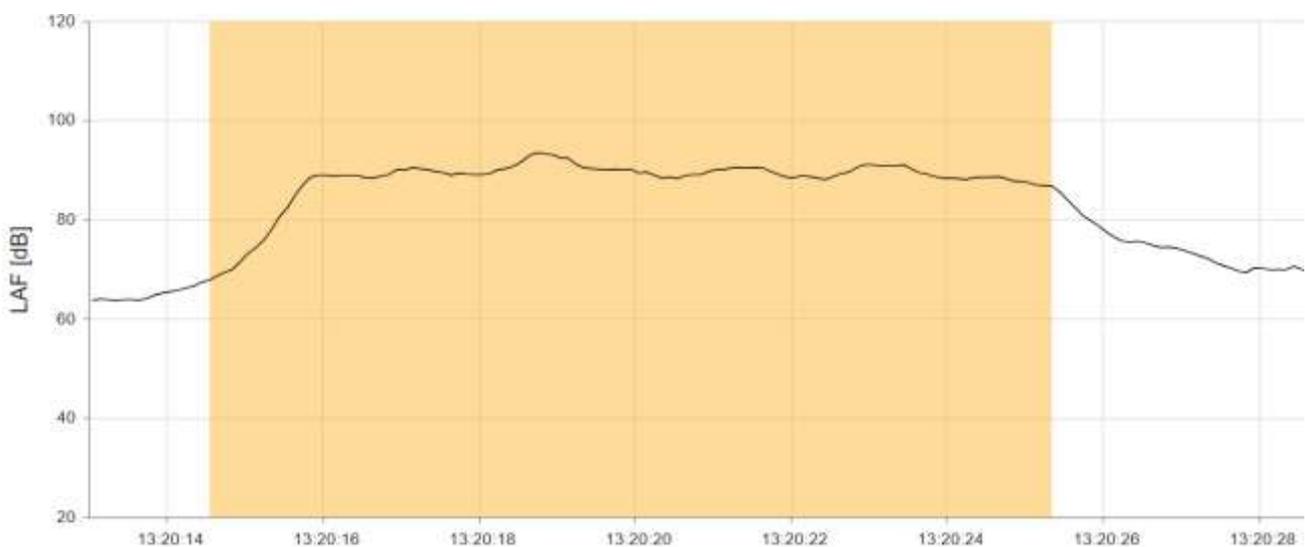


Abbildung 2.1: Pegelverlauf der Güterzugvorbeifahrt mit $v = 91 \text{ km/h}$ an der Messstelle Andernach am 10.12.2024, 13:20:15 Uhr (Quelle <https://www.laerm-monitoring.de/zug?mp=8>)

2.5. Lärmaktionspläne der 4. Runde – Stadt München

Bis zum 18.07.2024 hatten die zuständigen Behörden Zeit, ihre Lärmaktionsplanung LAP aufzustellen bzw. zu aktualisieren und danach zu veröffentlichen. Nach diesem Termin sollten die Lärmaktionspläne öffentlich zugänglich sein.

Die Stadt München hat die 4. Runde der Lärmaktionsplanung abgeschlossen. Die Vollversammlung des Stadtrats hat den LAP 4 am 27. November 2024 beschlossen. Alle Unterlagen wurden auf der Internetseite der Stadt München veröffentlicht: <https://stadt.muenchen.de/infos/laermaktionsplan.html>.

2.6. Gesundheitsschädlicher Verkehrslärm: Deutsche Umwelthilfe geht rechtlich gegen 21 Städte vor

„Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) leitet im Kampf gegen gesundheitsschädlichen Verkehrslärm Rechtsverfahren gegen 21 Städte ein. Seit dem 18. Juli 2024 müssen aktuelle Lärmaktionspläne mit konkreten Maßnahmen zur Lärminderung vorliegen. Die Städte, in denen die DUH aktiv wird, haben bis heute keine Entwürfe vorgelegt. In einem ersten Schritt fordert die DUH nun in offiziellen Anträgen die Erstellung wirksamer Lärmaktionspläne. Sollten die Städte nicht schnellstmöglich handeln, will die DUH sie gerichtlich dazu verpflichten.“

„Betroffen sind die Städte Aalen, Baden-Baden, Bergisch Gladbach, Bremerhaven, Frankfurt (Oder), Freiburg, Hameln, Hildesheim, Kiel, Lörrach, Ludwigshafen, Mannheim, Neubrandenburg, Ravensburg, Rostock, Saarbrücken, Sindelfingen, Stuttgart, Ulm, Waiblingen, Würzburg.“

Quelle: Pressemitteilung der DUH vom 09.12.2024

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/gesundheitschaedlicher-verkehrslaerm-deutsche-umwelthilfe-geht-rechtlich-gegen-21-staedte-vor/>

Die Aktion der DUH hat ein mediales Echo, u.a. in einigen Städten, gefunden:

- ÄrzteZeitung: <https://www.aerztezeitung.de/Politik/Verkehrslaerm-Umwelthilfe-will-von-21-Staedten-Laermaktionsplaene-sehen--455021.html>
- verbandsbuero.de, Bremen: <https://www.verbandsbuero.de/duh-klagt-gegen-staedte-fuer-fehlende-laermaktionsplaene/>
„Der Einsatz der DUH verdeutlicht die Dringlichkeit des Problems und die Notwendigkeit, endlich Maßnahmen zum Schutz der Bürger zu ergreifen. Lärm mag unsichtbar sein, doch seine Auswirkungen sind es keineswegs. Diese Herausforderung muss nicht nur von den Städten, sondern von der gesamten Gesellschaft ernst genommen werden.“
- **Zu Bremerhaven:**
buten un binnen: <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/laermaktionsplan-umwelthilfe-klage-bremerhaven-100.html>
„buten un binnen“ teilt ferner mit: „Eine Stadtsprecherin sagte dazu, dass eine neue Fassung derzeit in Arbeit sei.“
- **Zu Saarbrücken:**
Saarländischer Rundfunk: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/laermaktionsplan_saarbruecken_drohende_klage_umwelthilfe_100.html
Der SR ergänzt: „Die Stadt Saarbrücken begründet die monatelange Verspätung auf SR-Anfrage mit hohem Abstimmungsbedarf zwischen der Stadt und den Straßenverkehrsbehörden. Der Entwurf wird heute [10.12.2024] Abend im Stadtrat behandelt und befindet sich derzeit in den Gremien, teilte die Stadt mit. Vor Sommer 2025 sei aber nicht mit einem fertigen Lärmaktionsplan für Saarbrücken zu rechnen. Als Maßnahmen, um den Lärm zu reduzieren, setzt die Stadt laut der Vorlage für die Ratssitzung unter anderem auf Tempo-30-Zonen, planerische Gesamtkonzepte oder auch den Einbau von Flüsterasphalt – den allerdings auch nur dort, wo Straßen sowieso umfassend saniert werden müssen.“
- **Zu Würzburg:**
Radio Gong Würzburg: <https://www.radiogong.com/aktuelles/news/wuerzburg-stadt-koennte-wegen-verkehrslaerm-verklagt-werden>

2.7. Aus der Zeit gefallen: Junge Union will freie Fahrt für Raser

Es ist kaum zu fassen, wie die Junge Union (JU) während ihres Deutschlandtages im Oktober 2024 in Halle (Saale) ihren Beschluss „Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen reduzieren“ formulierte und begründete.

„Die Junge Union Deutschlands fordert, dass überall dort, wo auf Autobahnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund Lärmbelästigung, Stau- oder Unfallgefahr, die Autobahn so ausgebaut wird, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr notwendig ist. Dies kann bei Lärmbelästigung z.B. durch Wände oder Tunnel geschehen. Bei Unfall- und Staugefahren kann dies – wo möglich – durch zusätzliche Spuren geschehen. Bei Neubauten von Autobahnen sollte eine Vorschrift eingeführt werden, dass eine Autobahn von vornherein so gebaut wird, dass keine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutz, Staugefahr oder Unfallvergütungsgründen entstehen kann.“ (Quelle: <https://data.junge-union.de/pdf/2024/11/05/97701-672a3bc609922.pdf>)

Der Antrag wurde vom Landesverband Niedersachsen eingebracht. Als Begründung schreibt der Landesverband Niedersachsen ... unter anderem, *„wenn man mit Tempo 130 von Hamburg nach München fahre, brauche man knapp sechs Stunden. Die Realität liege sogar eher bei sieben bis acht Stunden. >Wenn man durchgehend 200 fahren dürfte, bräuchte man nur noch knapp vier Stunden! Wir dürfen uns nicht ausbremsen lassen-<“*, heißt es weiter. (Quelle: <https://www.ad-hoc-news.de/politik/der-unions-nachwuchs-fordert-einen-ausbau-der-autobahnen-damit-die-zahl/66000370>)

Der ALD hat seine Position zur Notwendigkeit von generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesfernstraßen und im nachgeordneten Straßennetz vielfach deutlich gemacht. Er hält die Umsetzung der Forderungen des Umweltbundesamtes vor allem wegen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Minderung der Kohlendioxidemission für dringend geboten, weil damit als weiterer positiver Effekt auch eine Minderung der Geräuschbelastung verbunden ist.

2.8. Kaum noch laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz unterwegs

Das Eisenbahn-Bundesamt EBA hat im August 2024 seinen dritten Jahresbericht zum Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) vorgelegt (Eisenbahn-Bundesamt: *„Jahresbericht Schienenlärmschutzgesetz – Ergebnisse der Kontrollen durch das Eisenbahn-Bundesamt in der Fahrplanperiode 2022/23“* (siehe https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Schienenlaermschutzgesetz/2022_23_Schienenlaermschutzgesetz_Jahresbericht.pdf;jsessionid=7EE4171CDA39BB9061D9267BB285D76E.live11293?_blob=publicationFile&v=2).

Der Betrieb „lauter“ Güterwagen ist auf dem deutschen Schienennetz nach dem SchlärmschG grundsätzlich verboten.

„Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt gemäß § 10 SchlärmschG die Kontrolle über die Einhaltung der Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes. Sie erfolgt üblicherweise im Nachgang zur Fahrt. Dazu werden i.d.R. monatlich (gesetzliche Mindestpflicht: 1x pro Quartal) für einen gesamten Kalendertag und mehrere Streckenabschnitte von der DB InfraGO AG Daten zu den erfolgten Güterzugfahrten angefragt. Anhand der Daten wird geprüft, ob die Trassenanmeldung und -zuweisung entsprechend der Regelungen im SchlärmschG stattgefunden hat. Im Anschluss werden von den durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Wagenlisten angefordert. Anhand der Wagenlisten wird durch einen Abgleich mit verschiedenen Fahrzeugregistern (u.a. Nationales Fahrzeugeinstellungsregister, Europäisches Fahrzeugregister, Silent Wagen Data Base) überprüft, ob laute Güterwagen zum Einsatz kamen.“

„Laute Güterwagen sind Güterwagen, die bei der Zulassung nicht den Vorgaben der TSI Lärm entsprochen haben und auch nicht auf Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet wurden (§ 2 Abs. 1 und § 3 SchlärmschG). Insbesondere mit Grauguss-Bremssohlen ausgestattete Güterwagen [GG-Wagen] haben erhöhte Schallemissionen, da diese Bremssohlen beim

Bremsvorgang die Radlaufflächen aufrauen, was zu einem erhöhten Rollgeräusch führt. Eine Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen reduziert den Vorbeifahrtpegel eines Güterwagens im Mittel um etwa 10 dB(A).“ Insofern klassifiziert das EBA laute oder leise Güterwagen nach der technischen Ausstattung und nicht nach den realen Emissionen, die auch bei so genannten leisen Wagen infolge schlechter Wartung im Emissionspegelbereich von GG-Wagen liegen.

Das wichtigste Ergebnis des Jahresberichts ist in Abbildung 2.2 dargestellt: Von insgesamt 76.220 kontrollierten Güterwagen wurden nur 20 Wagen mit GG-Sohlen identifiziert, das entspricht einem Anteil von 0,03 %. Gegenüber den vorherigen Fahrplanperioden ist dieser Anteil weiter gesunken.



Abbildung 2.2: Anzahl der lauten Wagen (mit Graugussklotzbremsten GG) an der gesamten kontrollierten Güterwagenflotte in Prozent

Die weitaus meisten Güterwagen verfügten im Rahmen der Kontrollen über Kompositklötze des Typs K, das sind in der Regel Güterwagen, die nach 2006 zugelassen oder in der Schweiz umgerüstet worden sind (58 %, Vorjahr: 59 %). Wagen mit LL-Sohlen sind im Rahmen des deutschen Umrüstprogramms von 2012 bis 2020 umgerüstet worden (38,7 %, Vorjahr: 37,5 %). 2,2 % der Güterwagen haben Scheibenbremsen, 0,4 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Wie das Lärmmonitoring des EBA zeigt, sind die Geräuschemissionen der K-Wagen im Mittel noch fast 3 dB(A) leiser als Wagen mit LL-Sohlen (siehe den Bericht über das Lärmmonitoring-Programm im Newsletter 4/2023). Wagen mit Scheibenbremsen sind noch etwas leiser als solche mit K-Sohlen. Damit überwiegen die leiseren TSI-konformen Güterwagen deutlich.

Das EBA hat bei den kontrollierten Zügen keine Güterwagen festgestellt, für die eine Ausnahmeregelung nach §4 des SchlärmSchG vorlag oder erforderlich gewesen wäre:

„Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde in der gesamten Fahrplanperiode 2022/2023 im Rahmen der regelmäßigen Stichprobenkontrollen keine Zugfahrt mit lauten Güterwagen identifiziert, für die Schienenwegkapazität unter der Vorgabe einer reduzierten Geschwindigkeit durch die DB Netz AG vergeben wurden (§ 4 Nr. 1 SchlärmSchG). Ebenso wenig wurden Zugfahrten mit lauten Güterwagen festgestellt, für die Schienenwege ohne Geschwindigkeitsreduzierung vergeben wurden, da aufgrund der Streckenbeschaffenheit eine derartige Beschränkung nicht erforderlich war (§ 4 Nr. 2 SchlärmSchG).“

„Es hat in der untersuchten Periode für insgesamt 6.406 Güterwagen Anträge auf **Befreiungen** nach §5 gegeben (weit überwiegend aus Gründen der technologischen Unvereinbarkeit), von denen das EBA aber nur 132 genehmigt hat (2,1 %; Stand 10.12.2023). Das spricht für eine restriktive Anwendung der Befreiungsregel.“

2.9. Lärmrelevante Beschlüsse und Dokumente der Verkehrsministerkonferenz am 09.10.10.2024 in Duisburg

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) behandelte zwei Tagesordnungspunkte zum Verkehrslärm:

- TOP 6.9 Motorradlärm
- TOP 7.1 Evaluation des Fluglärmgesetzes

Zum Motorradlärm findet inzwischen eine ritualisierte Auseinandersetzung zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der VMK statt. Die altbekannten Argumente werden erneut ausgetauscht. So erinnert die VMK an die bislang noch nicht realisierten Maßnahmen in der Bundesrats-Drucksache 125/20

- „Anpassung der einschlägigen Regelungen, um Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für besondere Konfliktfälle an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen“
- „Verbot von Motorsteuerungen an Motorrädern, die individuell vom Fahrer einstellbare Soundkulissen („Sound-Design“) ermöglichen und durch die störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können.“
- „Entwicklung eines rechtlich sicheren Instruments, das den Polizeibehörden der Länder bei gravierenden Überschreitungen der Lärmemissionen die sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeugs an Ort und Stelle ermöglicht.“
- „Entwicklung einer wirksamen und rechtssicheren Lösung zur Identifizierung von „Rasern“ oder „Belästigern“.

Sie bittet das BMDV um die Umsetzung „ohne weiteren Zeitverzug“. (Quelle: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15-vmk-telefonschaltkonferenz/20-10-14-15-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Das BMDV verweist in seinem Bericht auf seine Aktivitäten im Rahmen der internationalen Gremien wie der UNECE zur Begrenzung der Geräuschemissionen:

„Die europäische Kommission hat auf Initiative der Bundesregierung zum 1. Januar 2024 die Anforderungen an das Geräuschverhalten von Motorrädern verschärft. Seit Anfang 2024 werden alle realen Fahrsituationen zwischen 10 und 100 km/h im Rahmen der Typgenehmigung eines Motorrads im Rahmen der „Zusätzlichen Geräuschbestimmungen unter Realfahrbedingungen“ (RD-ASEP) überprüfbar, wodurch die oftmals gezielte leise Abstimmung von Klappenschalldämpferanlagen auf einzelne Fahrsituationen nicht mehr möglich ist. Die Vorgaben gelten ab dem 01.01.2025 für die Erstzulassung aller neuen Motorräder. In einem zweiten Schritt arbeitet die UNECE z.Z. an der Einführung einer strengeren Grenzwertkurve für RD-ASEP, welche das Fahren mit hohen Drehzahlen leiser gestalten soll. Parallel dazu erarbeitet die Europäische Kommission (KOM) Vorschläge für niedrigere Grenzwerte zum Anhang 3 der UN-Regelung Nr. 41 hinsichtlich der Geräuschentwicklung von Krafträdern. Die Bundesregierung unterstützt aktiv die Arbeiten der UNECE und der KOM“.

Das BMDV wiederholt dann seine altbekannte Position zur Bundesrats-Drucksache 125/20:

„Die Beschlüsse des Bundesrates vom 15.05.2020 schaffen aus Sicht des Bundes nicht den notwendigen Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Erholungssuchenden einerseits sowie Motorradfahrern andererseits.“

Allerdings „steht das BMDV seit kurzem mit dem Land Berlin hinsichtlich dessen Pilotprojektes zu Lärmblitzern im fachlichen Austausch.“ Immerhin. (Quelle: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-10-09-10-vmk/24-10-09-10-bericht-bmdv-6-9.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Zum TOP 7.1 Evaluation des Fluglärmsgesetzes bittet die VMK um „eine konkrete Zeitplanung hinsichtlich von Änderungen der für den laufenden Vollzug durch die Länder entscheidenden Rechtsverordnungen (1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung)“... und „insbesondere zeitnah mitzuteilen, ob noch mit einer Verabschiedung in dieser Legislaturperiode zu rechnen ist.“

Von der Umweltministerkonferenz (UMK) und vom in dieser Sache federführendem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz liegen zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes keine neuen Informationen vor. Die Ergebnisse der 103. UMK am 27.–29. November 2024 sind allerdings noch nicht veröffentlicht.

2.10. Wie sind die Ziele der EU für die Minderung des Verkehrslärms erreichbar?

Dies ist das zentrale Thema des im November 2024 als Texte | 160/2024 erschienenen Forschungsberichts des Umweltbundesamts UBA „Effektivität der Lärmaktionsplanung (EffLAP)“.

Der Link zum Forschungsvorhaben ist <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/effektivitaet-der-laermaktionsplanung-efflap>, der zum Bericht lautet https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/160_2024_texte_efflap.pdf.

Kernthema des Berichts ist die Frage, inwieweit das Ziel der EU hinsichtlich der Entlastung von Verkehrslärm (Straße, Schiene, Luftverkehr) – „eine Reduzierung des Anteils der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 %¹“ – für die Zeithorizonte 2030 und 2040 durch verschiedene Szenarien zu erreichen ist. Eines der vielfältigen methodischen Probleme ist, dass die EU eine summarische Vorgabe für den Gesamtverkehr macht, statt verkehrsmittelspezifische Ziele vorzugeben, die die politischen Strategien für die Entwicklung der Verkehrsarten berücksichtigen (Beispiel Verlagerung von der Straße auf die Schiene aus Gründen des Klimaschutzes).

Das wirkungsbezogene Minderungsziel wird transponiert in eine Minderung der Geräuschbelastungen, die über die Expositions-Wirkungs-Kurven des Anhanges III der Richtlinie zum Umgebungslärm ULR miteinander verknüpft sind. Diese Berechnung ist hoch komplex und mit den vorliegenden Daten der Lärmkartierung nicht zu lösen, da diese nicht differenziert genug vorliegen. So fehlen z.B. beim Straßenverkehrslärm die nach Kraftfahrzeugarten differenzierten Belastungsdaten, Auch die Belastungsdaten in 5-dB-Pegelklassen erlauben nicht ohne weiteres die Abbildung von Maßnahmen, deren Wirkung unter 5 dB liegen. Deshalb werden im Vorhaben eigene Berechnungen mit zahlreichen Annahmen durchgeführt. Zudem sind die Expositions-Wirkungs-Kurven des Anhanges III der ULR nicht vollständig, eine Veränderung der Betroffenheit durch ischämische Herzkrankheiten (IHD) kann nur für den Straßenverkehr abgeleitet werden.

Für die Abbildung der zukünftigen Wirkung der Maßnahmen werden drei Szenarien betrachtet:

- „Do-nothing“
Im Szenario „Do-nothing“ werden als Fortschreibung des Status Quo keine Veränderungen der Fahrzeugemissionen und keine Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Es fließen nur die zu erwartende Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung in die statistische Betrachtung ein. Beim Flugverkehr wird hier der „pessimistische Fall“ mit der höchsten Zunahme berücksichtigt.
- Business-as-usual
Im Szenario „Business-as-usual“ werden als realistische Fortschreibung zu erwartende Maßnahmenwirkungen aus bereits beschlossenen und absehbaren technischen und planerischen Maßnahmen und Entwicklungen (Straßenverkehr: Elektromobilität, Senkung der Geräuschpegel-Grenzwerte von Kraftfahrzeugen, lärmindernde Straßenoberflächen usw.) berücksichtigt. Beim Flugverkehr wird hier der „mittlere Fall“ der Verkehrsentwicklung berücksichtigt.
- Optimistic
Im Szenario „Optimistic“ wird eine maximale Umsetzung möglicher Maßnahmen (Straßenverkehr: Tempo 30 (T30) innerorts, Zunahme bis zu 100% Elektromobilität usw.) berücksichtigt.

¹ (EU-Kommission (2021): Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“. Brüssel, den 12.5.2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400>. Das Lärm-minderungsziel wird als Ziel 2 definiert, Bezugsjahr ist 2017, Zieljahr 2030.

Beim Flugverkehr wird hier der „*niedrigste Fall*“ mit teilweiser Abnahme der Verkehrsentwicklung berücksichtigt.“ (S. 18)

Die Ergebnisse hinsichtlich des Ziels der Reduzierung des Anteils der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 % sind in den Abbildungen 16 (Veränderung der Betroffenheit durch ischämische Herzkrankheiten (IHD), nur für den Straßenverkehrslärm) und 17 (Veränderung der Belästigung („highly annoyed“, HA)) des Forschungsberichts dargestellt:

- **Veränderung der Betroffenheit durch ischämische Herzkrankheiten (IHD)**
„Im Basisszenario wird bundesweit von rund 5.100 Fällen pro Jahr ausgegangen. Eine Reduktion um 30 % würde einen Zielwert von etwa 3.600 Fällen bedeuten. Eine Zielerreichung ist ... in dem Szenario „Do-nothing“ nicht gegeben. Im Fall „Business-as-usual“ wird das Ziel 2030 ebenfalls verfehlt, aber vor 2040 erreicht. Im Fall „Optimistic“ kann das Ziel 2030 eingehalten werden.“
- **Veränderung der Belästigung („highly annoyed“, HA)**
„Im Basisszenario wird im **Straßenverkehr** bundesweit von rund 2.700.000 Betroffenen ausgegangen. Eine Reduktion um 30 % würde einen Zielwert von etwa 1.900.000 Fällen bedeuten. Eine Zielerreichung ist ... in den Szenarien „Do-nothing“ nicht gegeben. Im Fall „Business-as-usual“ wird das Ziel 2030 ebenfalls verfehlt, aber vor 2040 eingehalten. Im Fall „Optimistic“ kann es bereits 2030 eingehalten werden. Für den **Schieneverkehr** wird im Basisszenario bundesweit von rund 660.000 Betroffenen ausgegangen. Eine Reduktion um 30 % würde einen Zielwert von etwa 460.000 Fällen bedeuten. Eine Zielerreichung 2030 ist nicht möglich. Sie wird erst im Szenario „Optimistic 2040“ prognostiziert. Der **Flugverkehr** erreicht im Basisszenario bundesweit rund 260.000 Betroffene. Eine Reduktion um 30 % würde einen Zielwert von etwa 180.000 Fällen bedeuten. Eine Zielerreichung ist nur in den Szenarien „Optimistic“, bereits ab 2030, gegeben.“

„Insgesamt zeigt sich, dass mit den bisher geplanten Maßnahmen und anstehenden Entwicklungen („Business-as-usual“) bis 2030 das Ziel nicht erreicht wird.“

„Zur **Zielerreichung** ist also absehbar, dass weitere Maßnahmen zur Lärminderung gegenüber dem bereits laufenden Stand notwendig sein werden. Beim Schienenverkehr kann eine deutliche Ausweitung der Lärmsanierung zur Zielerreichung beitragen (siehe Szenario „Optimistic“). Beim Flugverkehr nicht berücksichtigt ist in diesem Modell, dass im Umfeld der Flughäfen Detaillösungen, wie optimierte An- und Abflugverfahren sowie eine optimierte Wahl der Flugrouten, bereits umgesetzt und in Zukunft weiter fortgesetzt werden. Dies kann ebenfalls zu einer lokalen Konfliktbehebung und damit einer bundesweiten Zielerreichung beitragen.“

Die Ergebnisse des Projekts verdienen eine breite Beachtung und laden zu einer grundsätzlichen politischen Diskussion in Deutschland und Europa über die erforderlichen Strategien zur Minderung des Verkehrslärms ein. Für eine transparente Abschätzung der Szenarien ist eine deutliche Verbesserung der methodischen Grundlagen und der Datenbasis erforderlich.

2.11. Ermittlung der Relation zwischen Belästigung und Belastung durch Lärm von Luftwärmepumpen und Klimageräten

Unter diesem Titel hat das Umweltbundesamt im November 2024 einen Forschungsbericht als Texte | 151/2024 veröffentlicht (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ermittlung-der-relation-zwischen-belaestigung> bzw. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/151_2024_texte_laerm_luftwaermepumpen.pdf für den Bericht)

Die **Zusammenfassung** der Ergebnisse lautet:

„Im Zuge der Energiewende werden zunehmend Luftwärmepumpen (LWP) in Wohngebieten installiert, was zu einer veränderten Lärmbelastung in ehemals ruhigen Wohngebieten führt. **Ziel** dieses Projekts war es, die Auswirkungen des Lärms von LWP auf den Schlaf, die Tagesfunktionen und die Stimmung zu untersuchen.“

Es wurden **zwei Laborstudien** durchgeführt; eine nächtliche Schlafstudie und ein Tagesexperiment mit 40 gesunden, erwachsenen Versuchspersonen. In der Schlafstudie mit Polysomnographie (PSG) wurden die Versuchspersonen drei Nächte lang drei verschiedenen Lärmbedingungen ausgesetzt:

- 1) LWP-Lärm mit simulierten geschlossenen oder
- 2) gekippten Fenstern sowie
- 3) ruhige Ausgangsbedingungen.

In der **Tagesstudie** wurden die Versuchspersonen während des Lesens von Texten LWP-Lärm ausgesetzt und ihre Reaktionen wurden mit einer ruhigen Ausgangsbedingung verglichen. In der **Schlafstudie** wurden geringe, aber statistisch signifikante Auswirkungen von LWP-Lärm zwischen den beiden Lärmbedingungen mit simulierten geschlossenen und gekippten Fenstern beobachtet, mit erhöhten lärmassoziierten Arousals bei gekippten Fenstern.

Die Ergebnisse der Tagesstudie zeigten, dass LWP-Lärm zu erhöhter Lärmbelästigung, Schwierigkeiten bei der Konzentration auf den Text und Stimmungsstörungen führte. Es wurde ein Sequenzeffekt festgestellt, d.h. es wurden mehr negative Auswirkungen beobachtet, wenn der Lärmzustand auf den ruhigen Zustand folgte, was auf einen kurzfristigen „**Change-Effekt**“ bei der Reaktion auf Lärm hindeutet.

Diese Untersuchung unterstreicht die Notwendigkeit, sich mit der zunehmenden Präsenz von LWP in Wohngebieten und den damit verbundenen Lärmproblemen zu befassen. Zukünftige Studien sollten die Durchführung von **Feldforschung** in Betracht ziehen, um die Auswirkungen von LWP-Lärm in realen Umgebungen besser zu verstehen und Lösungen zu entwickeln, um die **Kompatibilität von nachhaltigen Energiesystemen mit gesunden Nachbarschaftsbedingungen** zu gewährleisten.“

2.12. Zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung

Mit der Bundesratsdrucksache 436/24 vom 06.09.2024 und der wortgleichen Bundestagsdrucksache 16/13091 vom 30.09.2024 legte die Bundesregierung den Entwurf eines Artikelgesetzes zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung vor, der an mehreren Stellen Regelungen zum Schutz vor Lärm berührt. Am 18.10.2024 beschloss der Bundesrat seine Stellungnahme, zu der inzwischen die Gegenäußerung der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 16/13638 vom 06.11.2024) vorliegt. Auch wenn es in dieser Legislaturperiode zu keinem Beschluss des Bundestages mehr kommen dürfte, kann erwartet werden, dass in naher Zukunft ein ähnlicher Gesetzentwurf auf den Weg gebracht werden wird, so dass eine Auseinandersetzung mit den Inhalten angezeigt ist.

Artikel 1 beinhaltet Änderungen im Baugesetzbuch (BauGB). Der neu gefasste § 2 BauGB ist überschrieben mit „*Begründung und Umweltbericht zum Bauleitplan; Umweltprüfung*“. In der Anlage 1 zu diesem Paragraphen wird ausgeführt, welche Bestandteile der Umweltbericht zu enthalten hat. Neben anderen Vorhabensauswirkungen sind Lärm und Erschütterungen soweit möglich zu prognostizieren. Damit wird das Niveau des Schutzes vor Lärm nicht gesenkt.

Anders könnte es bei der Änderung des Inhaltes eines Bebauungsplanes in § 9 Abs. 1 Nr. 23 Buchst. a sein, weil offen bleibt, warum ein Bebauungsplan die Festlegung enthalten darf, dass „bestimmte Werte zum Schutz vor Geräuschimmissionen oder bestimmte Geräuschemissionskontingente nicht überschritten werden dürfen“.

In den Erläuterungen zu den einzelnen Vorschriften heißt es bezüglich der Kontingentierung: „Emissionskontingente können nach bisheriger Rechtslage nur nach Maßgabe des § 1 Absatz 4 BauNVO festgesetzt werden. Diese Vorschrift ermöglicht Festsetzungen, die das Baugebiet nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften gliedern. ... Allerdings ist es nach dieser Vorschrift nicht möglich, emissionsbeschränkende Vorschriften für

das ganze Gewerbegebiet festzusetzen, da dem Begriff der Gliederung immanent ist, dass zumindest ein Teil des Gebiets für alle gewerblichen Vorhaben zur Verfügung stehen muss (BVerwG, Urteil vom 07.12.2017, Az. 4 CN 7.16). Daran kann in der Praxis die Ausweisung eines Gewerbegebietes vollständig scheitern, obwohl aufgrund besonderer städtebaulicher Konstellationen – etwa bei allseitig angrenzenden Wohn- und Mischgebieten und einer für eine Gliederung zu geringen Größe des Baugebiets – Bedarf für ein Gewerbegebiet mit geringeren Geräuschemissionen gegeben ist. Dem praktischen Bedürfnis, Emissionskontingente auch jenseits der Gliederung vorzusehen, soll mit der Änderung nachgekommen werden. Davon bleibt die Möglichkeit unberührt, die Kontingentierung auf Teile des Baugebiets zu beschränken.“ Dieser Ansatz zielt nicht auf eine Schwächung des Schutzes vor Lärm.

Kritisch ist, wenn der Bebauungsplan für die Festsetzung von maximalen Werten zum Schutz vor Geräuschemissionen geöffnet wird. An dieser Stelle bleiben die Erläuterungen zu der vorgesehenen Rechtsänderung zwar vage, lassen aber erkennen, dass es wohl um die Festsetzung von Grenzen für Geräuschemissionen geht, die schwächere Anforderungen als die Immissionsrichtwerte der TA Lärm stellen. Die Formulierung ist allerdings irritierend: „Die Möglichkeit, bestimmte Immissionswerte festzusetzen, soll auch dazu beitragen, die städtebauliche Feinsteuerung in Bezug auf Anlagen, die schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ausgesetzt sind, zu erleichtern.“ § 1 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetzes nennt als Gesetzeszweck jedenfalls nicht den Schutz von Anlagen vor schädlichen Umwelteinwirkungen, so dass sich der Sinn der Erklärung nicht erschließt.

Die weitere Erläuterung bleibt ambivalent. So heißt es im Folgenden: „Hierdurch wird sowohl die Vorgabe des Koalitionsvertrags (Z. 3084 f.) flankiert, das Lärmschutzrecht zu modernisieren und an die geänderten Lebensverhältnisse in den Innenstädten anzupassen. Gleichzeitig werden die bestehenden Möglichkeiten der planerischen Lärmkonfliktbewältigung im Sinne der Vereinbarung des Bund-Länder-Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung (Z. 507 ff.) bestätigt und ihre Anwendung vereinfacht.“ Zu vermuten ist, dass Anforderungen, wie sie die TA Lärm enthält, abgeschwächt werden sollen. Das löst den bestehenden Lärmkonflikt nicht tatsächlich, sondern lediglich formal, indem höhere Geräuschemissionen für zulässig erklärt werden dürfen.

Mit der Änderung im BauGB sollen die „nach den städtebaulichen Vorstellungen tolerierbaren Höchstgrenzen für Immissionen an einem Standort“ eine rechtliche Absicherung erfahren. Dabei wird nicht auf die Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Geräusche, sondern auf „unzumutbare Immissionen“ abgestellt. Doch nicht genug damit, denn am Ende des Absatzes heißt es: „Im Übrigen bleibt es weiterhin möglich, die Lösung von Lärmkonflikten zumindest teilweise dem nachgelagerten Zulassungsverfahren zu überlassen.“ In Anbetracht des Umstandes, dass der Entwurf in dieser Form nicht weiterverfolgt werden dürfte, ist es müßig zu spekulieren, ob mit dem Zulassungsverfahren das Baugenehmigungsverfahren oder – sofern es sich um eine nach Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftige Anlage handelt – das Genehmigungsverfahren nach Bundes-Immissionsschutzgesetz gemeint ist.

Da am Ende der Erläuterungen zu der Änderung die Feststellung steht: „Die Erweiterung des Festsetzungskatalogs des § 9 Absatz 1 BauGB hat keine Auswirkungen auf immissionsschutzrechtliche Anforderungen einschließlich der TA Lärm, die weiterhin im bisherigen Umfang zu beachten sind.“, entsteht bezüglich des Schutzes vor Lärm der Eindruck, dass es sich um einen unausgereiften Entwurf handelt.

Mit Artikel 2 werden Änderungen der Baunutzungsverordnung vorgenommen, wie beispielsweise die explizite Nennung von Musikclubs bei der regulären oder ausnahmsweisen Zulässigkeit in besonderen Wohngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten, Urbanen Gebieten, Kerngebieten, Gewerbegebieten und Industriegebieten. Ob und welche Auswirkungen dies auf den Schutz vor Lärm haben könnte, lässt sich aus dem Gesetzentwurf nicht entnehmen.

Durch Artikel 6 soll die statische Verweisung auf die Baunutzungsverordnung durch eine dynamische Verweisung ersetzt werden, was keine Auswirkung auf den Schutz vor Lärm haben wird.

Die hier nicht genannten Artikel des Gesetzentwurfs berühren nicht den Schutz vor Lärm. Daher wird auf sie nicht eingegangen. In der Stellungnahme des Bundesrates werden Regelungen, die den Schutz vor Lärm betreffen, nicht erwähnt, so dass die Gegenäußerung der Bundesregierung dieses Thema nicht aufgreifen musste.

2.13. 3. Online-Konferenz der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ zum neuen Straßenverkehrsrecht

Der seit Juli 2021 bestehenden Initiative haben sich inzwischen 1.124 Städte und Gemeinden angeschlossen (Stand 08.12.2024). Der ALD-Newsletter hat über die Initiative mehrfach berichtet.

Die zentralen Forderungen der Initiative sind:

„Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.“

Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.“

(Positionspapier, Stand Juli 2021, <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/hintergruende.html>)

Die 3. Online-Konferenz der Initiative diente vorrangig der Bewertung der aktuellen Änderungen im Straßenverkehrsrecht, die eine besseren Berücksichtigung der Belange des Klima- und Gesundheitsschutzes vorsehen (Straßenverkehrsgesetz StVG und Straßenverkehrs-Ordnung StVO, die durch die Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024, Bundesgesetzblatt Teil 1, Nr. 299 vom 10.10.2024 modifiziert worden und am 11.10.2024 in Kraft getreten ist).

Aktuell wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) überarbeitet, um die Änderungen in der StVO zu reflektieren. Sie soll nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums BMDV dem Bundesrat noch vor der Neuwahl des Bundestags zugeleitet werden. Etliche Ermächtigungsgrundlagen der neuen StVO können bereits heute genutzt werden, aber gerade für kleinere Gemeinden ist die VwV für rechtssichere Anordnungen wichtig.

An der 2-stündigen Konferenz haben über 300 Personen teilgenommen, die sich mit dem interaktiven Slido-Tool an der Diskussion beteiligen konnten (Fragen der Veranstalter beantworten, Kommentare und Fragen einbringen). *„Auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen ist das Video zur Konferenz aktuell verfügbar [eine vollständige Darstellung der Konferenz, mit allen Präsentationen. siehe <https://youtu.be/MAh3qcmiNrA>]. Weitere Konferenz-Materialien, wie Vorträge und die Auswertung der Slido-Fragen, werden in Kürze ... veröffentlicht.“*

Abbildung 2.3 zeigt das Programm der Konferenz.

Programm:

14:00	Begrüßung	Thomas Dienberg (Stadt Leipzig, Baubürgermeister), Frauke Burgdorff (Stadt Aachen, Stadtbaurätin), Sprecher und Sprecherin der Initiative „Lebenswerte Städte“
14:10	Einführung in Veranstaltung	Burkhard Horn
14:15	Keynote (I): Fachliche Einordnung der Novelle	RA Dr. Roman Ringwald, Kanzlei Beck Büttner Heldt (BBH)
14:30	Keynote (II): Sicht des Gesetzgebers	Anne-Christin Beutel (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Referat „Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)“)
14:40	Keynote (III): Sicht der Länder	Diether Schönfelder (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)
14:50	Keynote (IV): Sicht einer Kommune	Dirk Voitel (Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Abteilungsleiter „Grundsatzaufgaben und Dauerhafte Verkehrsanordnungen“)
15:00	Diskussion	über das digitale Tool „Slido“
15:45	Ausblick: Wie geht's weiter?	Frauke Burgdorff (Stadt Aachen, Stadtbaurätin), Sprecherin der Initiative „Lebenswerte Städte“
15:55	Verabschiedung	Burkhard Horn

Moderation: Burkhard Horn (freiberuflicher Stadt- und Verkehrsplaner)

Abbildung 2.3: Programm der 3. Online-Konferenz der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ am 29.11.2024 (Screenshot der Internetseite: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/news/onlinekonferenz24.html>)

Es bestand weithin Konsens unter den Teilnehmenden, dass gerade in Hinblick auf die Entscheidungsspielräume für die Anordnung von Tempo 30 die neue StVO nicht der große Wurf ist. Dennoch wird die Reform des Straßenverkehrsrechts als wichtiger Schritt in die richtige Richtung begrüßt. Auch wenn es explizit nicht formuliert wird, ist mit dem Postulat der **Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer** eine paradigmatische Abkehr vom Vorrang des motorisierten Verkehrs vollzogen worden. Es kann nun der Findigkeit der Kommunen überlassen bleiben, die verschiedenen Anordnungsgründe für Tempo 30 möglichst flächendeckend zu kombinieren, um den Schilderwald zu reduzieren und sich dem Charakter von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anzunähern.

Die vielen Fragen der Teilnehmenden zeigten, dass ein großer Klärungsbedarf hinsichtlich der zulässigen Maßnahmen im Rahmen der neuen StVO besteht. Die Initiative könnte hier als Netzwerk eine wichtige Funktion übernehmen, innovative Lösungen und erfolgreiche Beispiele zu dokumentieren und den Austausch der Kommunen zu organisieren.

2.14. Nachrichten vom Bundesverband gegen Motorradlärm BVgM

In seinem Newsletter vom November 2024 berichtet der Bundesverband über durchgeführte und geplante Aktivitäten (Newsletter muss unter <https://motorradlaerm.de/> gesondert angefordert werden), u.a.

- Der BVgM hat u.a. auf „Tagungen des EU-Projekts LENS „L(ight)-vehicles Emissions and Noise mitigation Solutions“ in Leuven bzw. Paris ... zusammen mit Initiativen in anderen EU-Ländern die Gelegenheit wahrgenommen, Standpunkte und Forderungen aus Sicht der Anwohner einzubringen. LENS ist ein dreijähriges EU-Projekt mit dem Ziel, durch „best practices“ den Lärm und Luftverschmutzung von Fahrzeugen der L-Kategorie (LVs: Mopeds, Motorräder, Dreiräder und Quads) zu verringern, welches wir als Bundesverband gegen Motorradlärm seit Beginn begleiten.“ (siehe ausführlich <https://www.lens-horizoneurope.eu/about/what-is-lens/>)
- „Fahrzeugtests – wir messen nach. Im letzten Herbst wurden mehrere Fahrzeuge mit Auspuffklappen auf ihren Geräuschpegel geprüft, ähnlich wie bei der Zulassungsmessung. Zusammen mit der Deutschen Umwelthilfe und Silent Rider wurden zwei leistungsstarke Autos (Performance-Cars) und bisher ein besonders lautes, straßenzugelassenes Rennmotorrad getestet. Die Messungen zeigen erhebliche Unterschiede zwischen den Zulassungswerten und der tatsächlichen Lautstärke im Straßenverkehr.“
- „Im kommenden Jahr soll es wieder eine Präsenzveranstaltung in Berlin ähnlich der Tagung in Hannover im Oktober 2023 geben, die sich besonders an die bis dahin mutmaßlich neu aufgestellte Politik wenden soll. Als Termin angedacht ist Ende Mai/ Anfang Juni. Derzeit wird ein Veranstaltungsort und die Teilnahme von Referenten abgestimmt. Teilnehmer und Unterstützer sind herzlich willkommen.“

2.15. Online-Petition: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf allen Straßen in Berlin

Die Petition richtet sich an die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Sie kann unter dem folgenden Link unterzeichnet werden:

<https://www.openpetition.de/petition/online/tempo-30-als-regelgeschwindigkeit-auf-allen-strassen-in-berlin>

Gestartet wurde die Petition am 01.10.2024, sie läuft noch bis zum 31.03.2025. Auch Nicht-Berliner können sich an der Petition beteiligen, ihre Stimme wird beim Quorum (11.000) nicht mitgezählt.

<https://mein.berlin.de/projekte/module/text-diskutieren-190/>

2.16. Schweiz: Volksentscheid gegen Ausbau der Autobahnen

Mit einem bemerkenswerten Ergebnis von 52,7 % Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 45,0 % hat das Schweizer Stimmvolk in einem Referendum am 24. November 2024 gegen den Ausbau der nationalen Autobahnen gestimmt. Bundesrat und Parlament hatten den Autobahnausbau angesichts einer Verdopplung der Verkehrsmengen auf den Schweizer Nationalstraßen seit 1990 und weiter zunehmender Ausweichverkehre in Nebenstraßen und Wohnquartieren aufgrund der vielen Staus auf den Autobahnen empfohlen. Der Ausbau war für sechs Autobahnabschnitte vorgesehen und mit einer Investitionssumme von 4,9 Milliarden Schweiz Franken veranschlagt worden. Die Gegenseite hatte damit argumentiert, dass der geplante Ausbau übersteuert ist, zu viel Land verbraucht und der Ausbau nur zusätzlichen Verkehr, weitere Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigende CO₂-Emissionen verursachen würde.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Nächtlicher Lärm am Brüsseler Platz in Köln: Bundesverwaltungsgericht bestätigt das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 11.09.2024 beschlossen: „Die Beschwerde der Beklagten [Stadt Köln] gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 28. September 2023 wird zurückgewiesen.“ (BVerwG, Beschluss vom 11.09.2024 – 7 B 3.24 – <https://www.bverwg.de/de/110924B7B3.24.0>).

Damit wird das Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG-NRW) zu den nächtlichen Geräuschbelastungen am Brüsseler Platz in Köln rechtskräftig. RA W. Sedlak hatte im ALD-Newsletter 4/2023 darüber ausführlich berichtet.

Der Brüsseler Platz befindet sich im Stadtviertel *Belgisches Viertel* in Köln.

„Seit dem Jahr 2005 hat sich auf dem Brüsseler Platz zunehmend eine sog. Partyszene etabliert. Zum Teil mehrere hundert Personen halten sich bis in die Nacht- und frühen Morgenstunden hinein dort auf In Folge der mit den Menschenansammlungen einhergehenden Geräuschimmissionen kam und kommt es seit vielen Jahren zu zahlreichen Beschwerden von Anwohnern des Brüsseler Platzes bei der Beklagten Im Jahr 2013 erhob ein Anwohner des Brüsseler Platzes eine gegen die Stadt Köln gerichtete Klage, u.a. mit dem Antrag, die Stadt zu verpflichten, die Nachtruhe durch geeignete und notwendige Vorkehrungen (Allgemeinverfügung, Platzverweis, Ordnungswidrigkeitenverfahren) zu gewährleisten“ (Urteil des OVG-NRW, http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/ovg_nrw/j2023/8_A_2519_18_Urteil_20230928.html).

Das OVG formulierte u.a. die folgenden Leitsätze:

- „Ein innerstädtischer, als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeter Platz, der jahrelang – von der Stadt wohlwollend begleitet – bis tief in die Nacht von mehreren hundert, teils über tausend Personen regelmäßig als „Partyzone“ genutzt wird, kann im Einzelfall als sonstige ortsfeste Einrichtung i. S. d. § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG dem anlagenbezogenen Immissionsschutzrecht (§ 22 BImSchG) unterliegen. Anwohnern kann daher ein öffentlich-rechtlicher Abwehranspruch gegen die von einer solchen Anlage ausgehenden unzumutbaren Lärmbelästigungen zustehen.“
- „Die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG ergebenden Schutzpflichten erfordern auch die Ergreifung von Maßnahmen zum Schutz vor gesundheitsschädigendem und gesundheitsgefährdendem Lärm.“
- „Bei Geräuschen einer Menschenmenge, die in hohem Maße durch Schreien, Rufen, Grölen etc. gekennzeichnet sind und deshalb den Schlaf in besonderer Weise gefährden, ist die Grenze der Gesundheitsgefahr in einem überwiegend zu Wohnzwecken genutzten Gebiet nachts bei 60 dB(A) anzusetzen.“
- „Die Frage, ob und ggf. welche ordnungsrechtlichen Eingriffsbefugnisse bestehen, wenn Lärm von einer größeren Menschenmenge ausgeht, deren Teilnehmer sich in angemessener Lautstärke unterhalten, stellt sich bei einem „Partytreff“ auf einem öffentlichen Platz solange nicht, wie die Behörde nicht gegen Einzelereignisse, die den Lärmpegel signifikant erhöhen und die Nachtruhe erheblich stören, wie Schreien, Rufen, Grölen etc., effektiv einschreitet.“
- „Zeigt ein Einschreiten gegen solche Einzelereignisse keinen oder nur unzureichenden Erfolg, können als weitere Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Lärm ein durch ordnungsbehördliche Verordnung zu regelndes Alkoholkonsumverbot und ein Verweilverbot sowie die Teileinziehung des Platzes mit Einzäunung in Betracht zu ziehen sein.“

Das OVG resümiert:

„Die Beklagte wird verurteilt, geeignete Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärm zu ergreifen, sodass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr an den Wohnungen der Kläger Ruhestörungen, die nach Maßgabe der Entscheidungsgründe für die Kläger unzumutbar sind, unterbunden werden.“

Es hatte keine Revision zugelassen. Die Stadt Köln hatte dann aber am 8.12.2023 eine Revisionsnichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht, die das BVerwG nun zurückgewiesen hat. Der Beschluss hat weitreichende Bedeutung für den nächtlichen Freizeitlärm auf öffentlichem Raum.

3.2. Heidelberger Altstadt – der Verwaltungsgerichtshof Mannheim verurteilt die Stadt Heidelberg, die Sperrzeiten der Gaststätten auszudehnen

„Die Heidelberger Altstadt ist im Gegensatz zu vielen anderen Städten ... ein gut situiertes, bewohntes Gebiet. Die Anwohner fühlen sich durch nächtlichen Lärm, durch Menschen, die in den Straßen herumschreien und auch von Verschmutzungen massiv gestört.“ Diese Konflikte bestehen massiv seit etwa 2009. Die Anwohner führen diese Belästigungen auf die zu geringen Sperrzeiten für die Gaststätten zurück und verlangen deren Verlängerung. Die Gaststätten wiederum fürchten um ihre Existenz, sollten die Sperrzeiten verlängert werden. (Quelle: SWR: „VGH-Entscheidung: Teilerfolg für Anwohner im Streit um Altstadtlärm in Heidelberg“ vom 30.10.2024, siehe <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/vgh-mannheim-entscheidet-ueber-kneipen-oeffnungszeiten-in-altstadt-heidelberg-100.html>).

Der Streit wird seit etlichen Jahren auch vor den Gerichten ausgetragen.

Vor dem 24. Juli 2018 begannen die Sperrzeiten in der Heidelberger Altstadt gemäß der Sperrzeitverordnung der Stadt Montag bis Donnerstag um 2:00 Uhr und in den Nächten zum Freitag bis Sonntag um 4:00 Uhr. Die Anwohner verlangten eine Ausdehnung der Sperrzeiten, aktuell fordern sie den Beginn der Sperrzeiten wochentags um 0:00 Uhr und am Wochenende um etwa 1:00 Uhr.

„Im Mai 2018 hatte der VGH [Mannheim] [diese] Heidelberger Sperrzeitverordnung ... wegen Verstoßes gegen elementare Interessen der Anwohner für unwirksam erklärt und die Stadt Heidelberg auf ihre Verpflichtung hingewiesen, sich um eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner zu bemühen.“ (Zitiert nach der Pressemitteilung des Gerichts vom 30.10.2024 „Sperrzeiten in der Heidelberger Altstadt: Normänderungsklage teilweise erfolgreich“, https://verwaltungsgerichtshof-baden-wuerttemberg.justiz-bw.de/pb/_Lde/Startseite/Medien/Sperrzeiten+in+der+Heidelberger+Altstadt+_Normaenderungsklage+teilweise+erfolgreich).

Die Stadt hat daraufhin die Sperrzeiten ausgedehnt (Sperrzeitverordnung vom 24. Juli 2018: Von Montag bis Donnerstag ab 2:00 Uhr und in den Nächten zum Freitag bis Sonntag ab 4:00 Uhr).

„Außerdem sollten flankierende Maßnahmen, etwa ein aufgestockter Ordnungsdienst, das Ruhebedürfnis der Anwohner mit den Geschäftsinteressen der Innenstadtwirte versöhnen.“ (Quelle: <https://www.staatsanzeiger.de/nachrichten/kreis-und-kommune/heidelberg-muss-sperrzeit-verlaengern/>)

Die Betroffenen sahen diese Sperrzeiten als nicht ausreichend an und führten erneut Klage vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe:

„Mit Urteil vom 31. Juli 2019 hat das Verwaltungsgericht Karlsruhe die Stadt Heidelberg verurteilt, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts [VGH Mannheim] über eine Änderung der Sperrzeitverordnung vom 24. Juli 2018 zu entscheiden. Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts haben die Kläger einen Anspruch darauf, dass die Stadt Heidelberg die Sperrzeitverordnung ändert und die Sperrzeiten auf 0:00 Uhr an Wochentagen und auf 2:30 Uhr am Wochenende sowie in den Nächten zu gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg festsetzt.“ (Pressemitteilung des VGH Mannheim vom 30.10.2024).

Gegen dieses Urteil haben beide Seiten die vom Verwaltungsgericht zugelassene Berufung eingelegt. Vergleichsbemühungen waren 2020 gescheitert und die Corona-Pandemie hat ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofes weiter verzögert.

Außerdem hat die Stadt am 17. Oktober 2019 die Sperrzeit für die Nacht zum Freitag den anderen Wochentagen gleichgesetzt, abweichend vom Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe:

„§ 1 Sperrzeitregelung

Im Geltungsbereich dieser Rechtsverordnung beginnt die Sperrzeit ... in der Nacht zum Montag, zum Dienstag, zum Mittwoch, zum Donnerstag und zum Freitag um 1 Uhr und in der Nacht zum Samstag, zum Sonntag und zu einem gesetzlichen Feiertag in Baden-Württemberg um 4 Uhr. Sie endet jeweils um 6 Uhr“ (https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg2021/get/documents_E-1485483563/heidelberg/Objektdatenbank/30/PDF/30_pdf_ortsr_3-4_Sperrzeitverordnung.pdf).

Jetzt hat der Verwaltungsgerichtshof Mannheim in der Berufungsverhandlung und zum zweiten Mal entschieden, dass die Stadt die Sperrzeiten verlängern muss (Pressemitteilung des Gerichts vom 30.10.2024, siehe oben).

Der VGH hat am 30.10.2024 den Beteiligten den Tenor des ergangenen Urteils mitgeteilt. Die Urteilsgründe liegen noch nicht vor. *„Der VGH wird eine gesonderte Pressemitteilung zu den Urteilsgründen, die voraussichtlich erst in mehreren Wochen vorliegen werden, veröffentlichen. Derzeit können keine weiteren Angaben zum Inhalt des Urteils gemacht werden, da die Urteilsgründe noch nicht vorliegen. Auch nähere Angaben zum Zeitpunkt, in dem die Urteilsgründe vorliegen werden, sind nicht möglich.*

Die Revision zum Bundesverwaltungsgericht wurde vom VGH nicht zugelassen. Die Beteiligten können binnen eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesverwaltungsgericht erheben (Az. 6 S 2828/19).“ (Pressemitteilung des Gerichts vom 30.10.2024, siehe oben).

3.3. Ausgewählte Berichte über Lärmprobleme in den Medien

Lärmprobleme finden zurzeit nicht die größte Beachtung in den Medien, besonders nicht in denen überregionaler Natur. Deshalb macht der ALD im Folgenden gern auf solche Berichte aufmerksam. Allerdings gibt es zur Lärmaktionsplanung und zu Tempo 30 in den Innenstädten aktuell eine Fülle von Berichten, die wir deshalb nur exemplarisch darstellen können.

SWR: Für weniger Lärm und Dreck

Deckel drauf: A81-Tunnel zwischen Böblingen und Sindelfingen

19.10.2024

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/a81-tunnel-boeblingen-sindelfingen-deckel-drauf-100.html>

Der SWR berichtet über den aktuellen Baufortschritt des Autobahndeckels auf der A81 im Bereich von Sindelfingen und Böblingen. Ein Tunnel/Straßendeckel ist bekanntlich die effektivste aber auch teuerste Abschirmmaßnahme gegen Straßenverkehrslärm. So kostet der 850 m lange und 37 m breite Tunnel 100 Mio. €. Andererseits wird durch den Deckel die Trennung der beiden Orte Böblingen und Sindelfingen durch den Ausbau der A81 auf 6 Fahrstreifen abgemildert. Es werden neue Flächen geschaffen, die vielfältig genutzt werden können.

Dass der Deckel trotz der hohen Kosten umgesetzt wird, ist vor allem ein Verdienst der **Bürgerinitiative "Leise A81"**, die im Rahmen der Diskussion über den Ausbau der Autobahn und die Lärmschutzmaßnahmen im Juli 2005 gegründet wurde. Auf der Internetseite der Initiative wird der lange Kampf um diesen optimalen Lärmschutz beschrieben. Anfangs waren u.a. 12 m hohe Lärmschutz-

wände vorgesehen, die die Initiative aber ablehnte. Nach langem Ringen, vor allem über die Generierung zusätzlicher Finanzmittel zum Bau des Deckels, konnte dann im Planfeststellungsbeschluss vom Sept. 2018 der Deckel umgesetzt werden.

(Karten zur Planung des Ausbaus und der Lärmschutzmaßnahmen finden sich auf der Internetseite des DEGES, z.B. die Projektbeschreibung von Juni 2021: https://www.deges.de/wp-content/uploads/2021/07/A81_Broschuere-Baubeginn.pdf?type=original).

Spiegel online vom 01.11.2024: „Paris verbant Pkw-Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum“

<https://www.spiegel.de/auto/frankreich-paris-verbant-pkw-durchgangsverkehr-aus-dem-stadtzentrum-a-71ade922-2110-4342-90a5-4b407361be85>

„In das rund 5,5 Quadratkilometer große Gebiet zwischen der Seine, dem Place de la Concorde, der Oper, dem Place de la République und der Place de la Bastille dürfen vom 4. November an nur noch Anlieger fahren. Die von den Grands Boulevards umrahmte Zone entspricht etwa dem 1. bis zum 4. Arrondissement.“

*„Die Maßnahme soll den Schadstoffausstoß und **den Lärm verringern** und die Verkehrssicherheit erhöhen, teilte die Stadt mit. Außerdem sollen Anwohner, Besucher mit festem Ziel und mobilitäts-eingeschränkte Menschen im Zentrum von Paris dadurch besser per Auto vorwärtskommen.“*

„Von der Verkehrsberuhigung verspricht Paris sich einen Rückgang des Autoverkehrs und Verkehrslärms je nach Straße von 7 bis 30 Prozent.“

(siehe auch: auto motor sport „Paris macht sein Zentrum für Pkw-Verkehr dicht“, <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/paris-macht-sein-zentrum-fuer-pkw-verkehr-dicht/>

und <https://www.sortiraparis.com/de/nachricht/in-paris/articles/271362-zone-a-traffic-limite-ztl-ab-diesem-montag-in-paris-verbot-mit-dem-auto-durch-das-zentrum-zu-fahren>. „Zone à Trafic Limité (ZTL) ab diesem Montag in Paris: Verbot, mit dem Auto durch das Zentrum zu fahren“)

NDR, 30.10.2024 „Lärm von LNG-Terminal auf Rügen: Aufgeheizte Sondersitzung“

<https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Laerm-von-LNG-Terminal-auf-Ruegen-Aufgeheizte-Sondersitzung,lng1018.html>

*„Etwa 100 Anwohnerinnen und Anwohner des Hafens Sassnitz-Mukran auf Rügen haben am Dienstagabend an einer Sondersitzung der Sassnitzer Stadtvertretung teilgenommen. Es ging um den **Lärm, der von dem LNG-Terminal im Hafen kommt** ...“*

Die Vertreter des Terminal-Betreibers Deutsche Regas erklärten, dass sie bereits an Maßnahmen arbeiten würden, diese aber noch nicht spruchreif seien. Weiter kündigten sie an, keine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zu installieren. Anwohnerinnen und Anwohner hatten darauf gehofft, weil eine solche Anlage es der Regas ermöglichen würde, die Schiffe per Landstrom zu betreiben. Dann könnten die schiffseigenen Generatoren abgeschaltet werden, die das Brummen verursachen“

Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU) hatte in der Vergangenheit mehrfach Überschreitungen von Grenzwerten bei den Schallemissionen des LNG-Terminals im Hafen Mukran gemessen.“

Vgl. dagegen den folgenden Bericht!

SWR, 05.12.2024 „Weniger Lärm und Gestank – Kreuzfahrtschiffe bekommen in Mainz Landstrom“

„Das laute Geräusch der Dieselgeneratoren von Kreuzfahrtschiffen am Mainzer Rheinufer gehört wohl der Vergangenheit an. Ab heute bekommen sie Landstrom. Zwischen dem Kaisertor und dem Winterhafen reihen sich elf Schiffsanlegestellen aneinander. Dort legen Jahr für Jahr bis zu 800 Kreuzfahrtschiffe an, um den Fahrgästen in Mainz den Landgang zu ermöglichen

Bisher haben die Schiffe währenddessen ihre Dieselmotoren laufen lassen, um an Bord Strom zu haben. "Diese umweltschädliche Praxis hat jetzt ein Ende", erklärt die Mainzer Umwelt- und Verkehrsdezernentin Janina Steinkrüger (Grüne)

Die Anwohner am Rheinufer sind erleichtert. Rainer Volz wohnt in unmittelbarer Nähe zu einem der Schiffsanleger. Er hatte, wie viele andere Betroffene, lange gegen den Lärm und die dreckige Luft gekämpft. Die ankernden Schiffe hätten zum Beispiel nachts die Dieselgeneratoren laufen lassen, um Strom für Heizung oder Klimaanlage zu erzeugen, berichtet Volz.

Da hätte man teilweise Türen und Fenster nicht öffnen können, weil es so laut gewesen sei und nach Abgasen gestunken hätte. Selbst durch die heruntergelassenen Rollläden sei der Krach zu hören gewesen.“

NDR, 08.11.2024 “Mehr Güterverkehr: Bahn stellt Ausbaupläne für Amerikalinie vor“

https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/Mehr-Gueterverkehr-Bahn-stellt-Ausbauplaene-fuer-Amerikalinie-vor,aktuelllueneburg11560.html

„Die Bahn hält derzeit Informationsveranstaltungen zur geplanten Generalsanierung ihrer Strecken ab. Die Sanierung der sogenannten Amerikalinie zwischen Stendal und dem Landkreis Verden ist nach aktuellem Stand in den 30er-Jahren geplant. Besonders in den Landkreisen Uelzen und Heidekreis müssen die Menschen nach dem Streckenausbau mit deutlich mehr Güterverkehr rechnen. Für Soltau würde das bis zu 40 Güterzüge pro Tag bedeuten, so der erste Stadtrat Karsten Lemke. Das sei für die Stadt eine **große Herausforderung in Bezug auf Lärm**, aber auch für die Verkehrswege, etwa wenn Schranken oft und lange geschlossen blieben. Die Stadt Soltau spreche sich deshalb gerade mit den Nachbarstädten Visselhövede und Munster ab, um der Bahn gegenüber geschlossen aufzutreten, erklärte Lemke. Ende November ist auch in Uelzen ein Präsentationstermin der Bahn geplant. Die Amerikalinie hatte bereits im 19. Jahrhundert Berlin mit Bremerhaven verbunden. Viele Auswanderer nutzten die Verbindung auf ihrem Weg zum Schiff nach Amerika.“

RBB24, 18.11.24 „Cottbus will leiser werden“

<https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2024/11/brandenburg-cottbus-laerm-aktionsplan-strassenverkehr-start-umfrage.html>

„Cottbus will mithilfe der Einwohner die Lärmschwerpunkte in der Stadt ausmachen. Am Montag ist dafür eine Online-Umfrage gestartet. Mit den Ergebnissen soll der "Lärmaktionsplan" der Stadt aktualisiert werden.“

Saarländischer Rundfunk SR, 22.08.2024 „Innovative Schallschutzwand für die A620“

https://www.sr.de/sr/sr3/themen/sr_3-land/innovative_schallschutzwand_fuer_a620_100.html

„Das vorgesehene Lärmschutzsystem kommt aus den Niederlanden und wird dort schon länger verwendet. Dabei handelt es sich um ein Aluminiumblech, dessen geformte Oberfläche Schall ableiten kann. Der Lärm der Autobahn wird dann in eine andere Richtung geleitet. Der Lärmschutz kann auf einer Höhe von einem oder auch zwei Metern aufgebaut werden. Drei Millionen Euro kostet das 500 Meter lange Stück.“

Das System der Firma 4Silence B.V., Niederlande, wurde mit dem DEGA-Lärmschutzpreis 2022 auf der DAGA in Stuttgart ausgezeichnet. Es nutzt den Diffraktions-Effekt eines horizontal nach außen auskragenden Aufsatzes auf eine Lärmschutzwand.

Meiwaku

ZEIT Magazin Nr. 49/2024, 20.11.2024, „Die Japan-Formel“

Der Journalist Alard von Kittlitz begibt sich auf eine Reise nach Japan, über die er im ZEIT Magazin Nr. 49/2024 vom 20. November 2024 unter dem Titel „Die Japan-Formel“ berichtet. Vordergrundig geht es um die bemerkenswerte Pünktlichkeit im Leben der Japaner, die uns – als von den vielen Verspätungen des deutschen Schienenverkehrs Betroffenen – vor allem vertraut ist durch sagenhafte Pünktlichkeit der japanischen Züge im Fern- und Nahverkehr, die auf die Sekunde genau abfahren (und ankommen). Kommt man auf die Wurzeln dieser Pünktlichkeit zu sprechen, die auch im gesellschaftlichen und privaten Leben eine große Rolle spielt, stellt man fest, dass dahinter eine grundlegende Tugend oder Besonderheit der japanischen Gesellschaft steckt, die sich durch den Begriff „meiwaku“ kennzeichnen lässt.

Meiwaku, so sagt es die Dolmetscherin des Journalisten *„sei ein wichtiges Wort in Japan. Es bedeute so etwas wie Ärger bereiten, Umstände machen, Anstoß erregen. Meiwaku zu vermeiden, sei etwas, das alle Japaner ständig üben würden.“* *„In der Tat sei die Vermeidung von meiwaku ein zentrales Element japanischer Lebenskultur: Anderen Ärger verursachen, indem man etwas tue oder unterlasse, sei für jeden Japaner eine außerordentlich unangenehme Vorstellung.“*

Und der Journalist nimmt die Vermeidung von meiwaku in Tokio – einer Stadt mit *„dem Riesengewusel zahlloser ... Menschen auf engstem Raum“* wie folgt wahr: *„Tags ein Gewirr breiter Straßen und winziger Gässchen, über denen kreuz und quer die Stromleitungen baumeln, nachts ein Meer bunter Lichter: eine beglückend schöne, dabei erstaunlich ruhige Stadt, wenn man vom Rauschen des Verkehrs, dem Zirpen der Ampeln, dem gelegentlichen Gebimmel der Pachinko-Maschinen aus den Spielhallen einmal absieht. Kein lautes Gelächter, ganz sicher kein Geschrei ist zu hören, auch keine Boombboxen.“*

Der japanische Neurowissenschaftler Mogi *„hat verschiedene Ideen, woher dieses unbedingte Bedürfnis, niemandem Stress zu machen, kommen könnte. Er glaubt, es sei ein Erbe der konfuzianisch geprägten Samurai-Ethik, die stets den Vorrang des Öffentlichen vor dem Privaten sah; oder vielleicht auch eine Konsequenz der japanischen Topografie, die wegen der jenseits der Küstenzüge schnell aufsteigenden Berge und wegen der Häufigkeit der Erdbeben ein ausgesprochen umsichtiges Zusammenleben in sehr leichten, papierwändigen und hellhörigen Häusern nötig gemacht hätte. Lebenssinn aber ... sei in Japan ohnehin stets eng gekoppelt an die Überzeugung, dass das eigene Dasein nur sinnvoll und erfüllt sein kann in Verbundenheit mit der Gemeinschaft, in der es gelebt wird.“*

Allerdings ist die Konformität des Vermeidens von meiwaku sicher eine große Herausforderung. So berichtet Alard von Kittlitz *„In Kyoto, der nächsten Station seiner Reise, die der Reporter mit dem berühmten Schnellzug Shinkansen abermals auf die Sekunde pünktlich erreicht, klagen einige Bewohner seit ein paar Jahren über Bikergangs, die nachts um drei mit tiefem Dröhnen der Motoren durch die Innenstadt brettern, um die Leute aus ihrem Schlummer zu reißen. Aufstand, Fest des meiwaku, Punk.“*

Das Phänomen wird im Japanischen Bōsōzoku (wörtlich ‚brutal rennender Stamm‘) genannt und *„ist eine japanische Subkultur, die den westlichen Rockern und Motorradclubs ähnelt: Es handelt sich um Gruppen meist junger Männer, die das gemeinsame Interesse teilen, ihre Motorräder (oft auch unerlaubt) zu modifizieren. Die Veränderungen an den Maschinen beinhalten häufig das Entfernen von schalldämpfenden Teilen, damit die Motorengeräusche drastisch lauter sind.“*

(<https://de.wikipedia.org/wiki/B%C5%8Ds%C5%8Dzoku>). Im englischen Artikel zu Bōsōzoku (<https://en.wikipedia.org/wiki/B%C5%8Ds%C5%8Dzoku>) wird die Entwicklung des Phänomens beschrieben:

„Der Begriff Bōsōzoku kam erstmals in den 1970er Jahren auf. In dieser Zeit kam es zu tatsächlichen Unruhen zwischen der Polizei und vielen dieser Jugendgruppen. Der Begriff Bōsōzoku wurde zwar nicht von diesen Bikergruppen geprägt, wurde aber schließlich von vielen Gruppen übernommen und verwendet. In den 1980er und 1990er Jahren unternahm Bōsōzoku häufig Massenfahrten, bei denen bis zu 100 Biker gemeinsam langsam eine Schnellstraße oder große Autobahn entlangfuhren. Die Motorradfahrer fuhren ohne anzuhalten über Mautstellen und ignorierten Versuche der Polizei, sie festzunehmen. Silvester war ein beliebter Anlass für diese Massenfahrten. Die Biker zerstörten manchmal die Autos und bedrohten oder verprügelten Autofahrer oder Passanten, die ihnen im Weg waren oder ihr Verhalten missbilligten. Die Zahl der Bandenmitglieder erreichte im Jahr 1982 mit 42.510 ihren Höhepunkt. Damit war Bōsōzoku die vorherrschende Form der Jugendkriminalität in Japan. Nach dem Höhepunkt in den 1980er Jahren begannen die Zahlen langsam zu sinken. Es wird berichtet, dass es in den 1990er Jahren im ganzen Land etwa 28.000 Bōsōzoku gab. Im Jahr 2004 verabschiedete die japanische Regierung ein überarbeitetes Straßenverkehrsgesetz, das der Polizei mehr Macht gab, Biker festzunehmen, die rücksichtslos in Gruppen fuhren. Mit zunehmenden Festnahmen und Strafverfolgungen ging die Teilnahme an Bōsōzoku rapide zurück.“

So problematisch und komplex auch der isolierte Import von historisch gewachsenen, bindenden Regeln und Konventionen einer anderen Gesellschaft ist, so könnte ein bisschen „*meiwaku vermeiden*“ auch bei der Minderung des verhaltensbezogenen Lärms hier bei uns hilfreich sein.